nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2009
58. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Werkstatt:
- Natur pur: **Modelllaub-Sammlung**
- Kreativ-Kur: **Bausatzumwandlung**
- Holz-Tour: **Hausbaurichtung**
- Mit Lasur: **Felsgestaltung**

STICHWORT HOLZKOHLE
Patrice Hamms jüngstes Meisterwerk

Vor 20 Jahren BR 120 abgeschlossen
Die rasende Litfaßsäule

Harte Zeiten
Ein Streckengänger blickt zurück

Railzminiworld
Ausflug ins Polder-Land

Alles, was das Herz begehrt
Großer Neuheiten-Test:
- Kittel-Dampftriebwagen von Trix
- Großdiesellok 221 von Roco
- G-Schienenbus-Garnitur von Piko
- TT-E-Lok 189 von Tillig
- N-Gleisstopfmaschine von Conrad
- Silowagen von Makette
- Light Mikado von MTH
- BB900 von Roco
- N-Nutzfahrzeuge von DM-Toys
- Wechselstrom-Flirt von Liliput
- N-V60-Doppelpack von Conrad

START VOR 60 JAHREN

Die rote Reichsbahn

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

Geschichte und Geschichten

LokoMotive

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM

70 Es war einmal…

Der Beruf des Köhlers ist ein aussterbendes Gewerbe, nicht so bei Patrice Hamm in 1:87.



52 Auf dem Vormarsch

Die lasergeschnittenen Bausätze finden immer mehr Anhänger. Rainer Albrecht setzt auf Holz.

14 „Bau auf, bau auf…“,

…doch leicht gemacht wurde das den Eisenbahnern in SBZ und DDR nicht. Um so mehr verdient das Geleistete Respekt.



Frühes Ende 24

Da war es nur noch einer: Außer dem Interconnex gibt es jetzt keinen privaten Fernverkehr mehr.





Titel: Lok Märklin, Figuren Krauthauser, Preiser.
Gestaltung und Foto: Michael Robert Gauß.

74 Hollands Meister-Klasse

Wir setzen unseren mehrtägigen Besuch bei der H0-Schauanlage in der Rotterdamer Railzminiworld fort.



Bahnwelt Aktuell

DAMPFNOSTALGIE

Thüringer Wintermärchen

Foto: Gross

● Am Valentinstag meinte es der Wettergott gut mit Fotografen und Ausflüglern, denn als sich an diesem Tag gleich vier dampfbespannte Sonderzüge anschickten, die Höhen des Thüringer Waldes zu bezwingen, versprachen Schneehöhen bis zu einem Meter und blauer Himmel ein perfektes Erlebnis. Den Anfang machte die derzeit für die Rennsteigbahn fahrende 94 1538 mit ihrem Sonderzug aus der Lausitz, der aufgrund seiner Länge von einer Diesellok der Erfurter Industriebahn (EIB) bis Oberhof nachgeschoben werden musste. Kurz darauf wurde die Stille des Waldes durch den Rodelblitz, gezogen von 41 1144, unterbrochen. Aus Eisenach kommend, war er, in seiner mittlerweile elften Saison, in flotter Fahrt planmäßig Richtung Arnstadt unterwegs. Mit leichter Verspätung rollte dann das Highlight in Form der Ulmer 58 311 an, die mit kräftigem Auspuffschlag den Schnee von den Bäumen fegte. Dieser bis auf den letzten Platz besetzte Sonderzug namens „Schneeflocke" reiste mit V 200 017 bis Grimmenthal an und wurde dort auf die 58 umgespannt. Schubunterstützung erhielt sie von der Meininger 50 3501, die bis zum Ziel Arnstadt am Zug blieb. Zu guter Letzt traf noch die 50 3708 aus Göttingen in Arnstadt ein, die ebenfalls einen Teil ihrer Reisenden in Oberhof entließ, die sich dort bei herrlichem Winterwetter und viel Neuschnee ins Rodelvergnügen stürzten. Für die im Zug gebliebenen großen und kleinen Nicht-Rodler wurde der Besuch des Eisenbahnmuseums Arnstadt zum Erlebnis. Erst am späten Nachmittag brachen alle Sonderzüge wieder zur Rückreise auf. Für viele Teilnehmer und die zahlreichen Fotografen entlang den verschneiten Gleisen dürfte dieses Dampfspektakel noch lange in Erinnerung bleiben. Man fühlte sich fast in die Jahre 1992 und 1993 zurückversetzt, als es in Thüringen regelmäßig bei Plandampfveranstaltungen kräftig rauchte.

Die wohl interessanteste Bespannung erhielt an diesem Tag der Sonderzug „Schneeflocke" aus Stuttgart, der ab Grimmenthal (Bild) von 58 311 und 50 3501 über Oberhof nach Arnstadt gezogen wurde.



94 1538 der Eifelbahn, die am Rennsteig aushalf, dampfte mit einem Sonderzug des Lausitzer Dampflokclubs nach Oberhof. Der Zug war bis/von Neudietendorf mit 143 001 (Arcelor) bespannt.

Foto: Mann



Foto: Brüggemann

Zum Abschied des Vorstandsmitglieds Gerd Drossel der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), der 47 Jahre für die Firma tätig war, fuhr ein außergewöhnlicher Sonderzug mit geladenen Gästen durch den Hamburger Hafen. Bespannt war er wie auf dem Bild in Hamburg-Waltershof mit den beiden Railion-Loks 232 701 und 295 018. Die TEE-Museumswagen brachte E 10 121 nach Hamburg. Die beiden Dieselloks waren wegen der nicht elektrifizierten Abschnitte im Hafen und der häufigen Richtungswechsel nötig.

FINANZKRISE

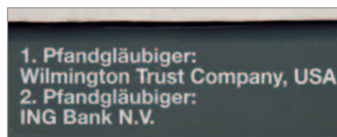
Auch das „Kleingedruckte" beachtet?

● Die täglich in den Medien offerierte Finanzkrise bringt nicht nur weniger Fracht auf die Schiene, sondern ein jahrelang durchgeführtes Finanzierungsmodell kräftig ins Wanken. Bei den so genannten „Cross-Border-Leasing"-(CBL)-Geschäften wurden Mobilien und Immobilien langfristig an einen US-Investor vermietet und umgehend für eine kürzere Periode zurückgeleast. Die US-Investoren generierten aus diesem Deal, der eine unterschiedliche Steuergesetzgebung in den Staaten des Leasinggebers und -nehmers ausnutzte, einen nicht unerheblichen monetären Vorteil, den sie mit dem Leasingnehmer teilten. 2004 verbot der US-Gesetzgeber Neu-Verträge dieser Art. Die grenzüberschreitenden Leasing-Geschäfte galten als schnelle Geldquelle, mit der sich manche Kommune hierzulande durch Verleasen ihrer Klär- oder Müllverbrennungsanlage den Haushalt sanierte. Auch Bahnen wie die österreichische ÖBB nutzten diese Buchhalterspielchen. Aber auch in diesem Fall sollte man, wie bei jedem Vertrag, auf das Kleingedruckte achten. So haben die ÖBB 2003 in einem Cross-Boarder-Leasingvertrag Lokomotiven und Wendezüge im Wert von über 500 Millionen Euro an US-Investoren abgegeben und zurückgemietet. Auch für Signalanlagen oder die Verschiebebahnhöfe Wien-Kledering und Villach wählte man dieses Verfahren. Die bisher lukrativen Leasingverträge könnten sich jetzt, aufgrund der US-Kreditkrise, die die Bonität der US-Partner verschlechtert und deren Refinanzierung verteuert, als Bummerang erweisen. Für allfällige Schäden müssen meist die Leasingnehmer aufkommen. Derzeit werde von den ÖBB geprüft, ob dafür vorgesorgt werden müsse, und ob zumindest einige Leasing-Deals wieder aufgeschnürt werden können. Neben den ÖBB haben auch die belgische und die französische Staatsbahn rollendes Material und Ticketsysteme verleast, ebenso die Metro in Paris und Lissabon. Bei der landeseigenen BVG in Berlin könnten wegen des US-Leasing-Deals Verluste von über 150 Millionen Euro drohen. Betroffen sein könnte auch die Dresdner Straßenbahn.



Foto: Metzeler

Bald auf dem Weg in die USA? Wohl kaum, auch wenn 1144.244 in den Bilanzen eines US-Trusts steht.


1. Pfandgläubiger:
Wilmington Trust Company, USA
2. Pfandgläubiger:
ING Bank N.V.

Eigentümer der ÖBB-1144.244 sind Finanzdienstleister, wie auch deutlich auf der Lok zu lesen ist.

Und sie bewegt sich heimlich doch


Dr. Karlheinz Haucke

Also, neulich war ich mal wieder bei Werner. Nein, nicht bei dem mit dem Bölkstoff! Obwohl, in jungen Jahren hat Werner, wenn er nicht gerade wie vor 30 Jahren in Husum festsaß, durchaus auch seine Freiheit auf dem Bock genossen. Er war ein freundlicher Motorradfahrer, immer mit Fliegen zwischen den Zähnen.

Inzwischen aber gammelt sein Asphalthobel schon ein gutes Vierteljahrhundert in der Garage vor sich hin. Stattdessen widmet sich Werner sehr zur Freude seiner Göttergattin – „Da weiß ich wenigstens immer, wo er steckt!" – seinem Reich am Fuße der Kellerstiege.

Und Werners H0-Reich ist wirklich sehenswert. Besonders stolz ist er ob seines Naturmaterialien-Einsatzes, der in einem beneidenswert realistischen Mohnsamen-Kaffeesatz-Schotter unter Beimischung von zerstoßenem Kandis gipfelt.

„Die Welt ist eine Scheibe und das Einzige, was sich außer mir hier bewegt, ist meine Eisenbahn", lautet Werners Keller-Credo, der gern darüber fabuliert, wie es denn wäre, könnte er seine Miniatur-Bevölkerung bewegen, sich gefälligst zu bewegen. Meinen Einwand, dass er dann auch Vorsorge treffen müsse, damit niemand über den Rand fällt, quittiert er stets mit einem Grinsen.

Diesmal freilich nicht, denn während wir noch frotzeln, bückt er sich und brummelt: „Was macht denn mein Schuppenheizer hier unten auf dem kalten Fußboden?"

Ich persönlich tippe ja auf das Werk einer Jagdspinne, doch Werner findet eine H0-Bürgerbewegung ungleich reizvoller.

So oder so, es sind halt (un-)heimlich bewegte Zeiten, in denen wir leben!

Bahnwelt Aktuell

NAHVERKEHR

Arriva kommt in Zittau zum Zug


Foto: Emersleben

Am 10. August 2006 passiert der umgebaute ETA der SBE beziehungsweise Mandaubahn Varnsdorf auf dem Weg nach Eibau.

● Mit der Vergabe der Nahverkehrsleistungen zwischen Liberec – Zittau – Varnsdorf – Seifhennersdorf beziehungsweise Rybniste zum 12. Dezember 2010 im Dreiländereck an die Vogtlandbahn GmbH (VBG) für zehn Jahre gibt es eine Premiere mit der ersten grenzübergreifenden Ausschreibung zwischen Deutschland und Tschechien. Sie ist aber auch ein schwerer Schlag für die SBE (Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH), die dort bisher einen Teil der Leistungen erbringt. Hohe Forderungen an die Finanzkraft sowie an das einzusetzende Fahrzeugmaterial haben die Bewerbungskriterien für ein mittelständisches Unternehmen sehr hoch ausfallen lassen. Die SBE, eine 100-prozentige Tochter der Hochwaldbahn-Verkehrsgesellschaft, setzt dort betagte Schienenbusse, umgebaute ETA und NE 81, ein und wollte mehr sein als ein preiswerter Notnagel bis zur Ausschreibung. In Zukunft werden dort jedoch Desiro Classic rollen, wie es der Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) beschloss. Außerdem werden alle Züge mit Zugbegleitern besetzt sein, die sowohl tschechisch als auch deutsch sprechen und den Fahrscheinvertrieb im Zug übernehmen.

AUSSCHREIBUNGEN

Die Zeit wird knapp

● Die am 10. Dezember 2008 erfolgte Vergabe der Nahverkehrsleistungen durch den Verkehrsverbund Oberelbe für das Kamenzer Netz und das Sächsische-Schweiz-Netz an die Eisenbahngesellschaft Potsdam (EGP) wurde Anfang Februar gestoppt. Die Vergabekammer des Freistaates Sachsen hat einem Nachprüfungsantrag eines unterlegenen Bieters stattgegeben. Wegen formaler Fehler im Teilnehmerwettbewerb steht nun der geplante Start mit einem jährlichen Leistungsvolumen von fast zwei Millionen Kilometern im Dezember 2010 auf der Kippe. Eine neue Ausschreibung wird vorbereitet.


Foto: Haslebner

Die neue S-Bahn „Steiermark" ist ein gemeinsames Projekt von ÖBB, Graz-Köflacher Bahn (GKB), Steiermärkischer Landesbahn (StLB) und dem Verkehrsverbund. Der Talenttriebwagen 4024.120 ist der erste Zug in den blau-grauen S-Bahn-Farben. Die S-Bahn Steiermark wirbt mit dem Slogan: „Die S-Bahn ist da! Steig ein in die schnelle Bahn". Die steirische S-Bahn wird auf der EU-Hitliste beim „Regional Champion Award" unter den drei besten regionalen Verkehrsprojekten geführt.

Zwischenhalt

■ **Die DB AG** passt die Fahrpläne auf den Strecken Stuttgart – Zürich (ICE-T ohne aktivierte Neigetechnik) und München – Nürnberg – Berlin (für Ersatzgarnituren) bis Mitte Juni an die realen Fahrzeiten an.

■ **Der Bundesrat** hat Mitte Februar dem Bau der Fehmarnbelt-Brücke zugestimmt. Mecklenburg-Vorpommern stimmte dagegen, Hamburg enthielt sich der Stimme. Fünf Milliarden Euro soll die Brücke kosten.

■ **Lindau und kein Ende:** Trotz vertraglicher Zusicherung, für die Elektrifizierung der Strecke München – Lindau den neuen Bahnhof Reutin bis 2015 fertigzustellen, liegt dessen Planungsverfahren seit Jahren auf Eis. Die Pläne gelten stellenweise als veraltet, so dass ein vollständig neues Planungsverfahren nicht ausgeschlossen wird.

■ **Bombardier Transportation** stellte in Bautzen die erste Straßenbahn für oberleitungsfreien Fahrbetrieb vor. Die „Primove" genannte Technologie funktioniert nach dem Transformatorprinzip mit induktiver Energieübertragung, wobei die Primärspule fest in die Infrastruktur eingebaut und die sekundäre im Fahrzeug installiert wird.

■ **Der Verkauf von Interrail-Tickets** hat laut der Eurail-Group im vergangenen Jahr um 37 Prozent zugenommen. Insbesondere sei der Anteil der über 26-Jährigen nach Wegfall der Altersgrenze erneut gestiegen.

■ **Gerhard Hörster (52)** ist seit dem 22. Januar neuer Präsident des Eisenbahnbundesamtes (EBA). Der Jurist verfügt über langjährige Erfahrung als Mitarbeiter im Bundesministerium für Verkehr.

■ **Die ZF Friedrichshafen AG** hat von Siemens Mobility einen Großauftrag zur Fertigung von über 2400 Getrieben des Typs „E-Rail S20A-N" erhalten. Sie sollen in neue Elektro-Triebzüge der Baureihe Desiro-Main-Line eingebaut werden, die ab 2010 in Belgien zum Einsatz kommen.

■ **Stadler Rail** fertigt 13 dieselelektrische Triebwagen GTW 2/8 für die Graz-Köflacher Bahn- und Busbetriebs GmbH (GKB). Mit diesem Auftrag hat Stadler inzwischen 453 GTW in zehn Länder verkauft. Das Bundesland Steiermark beteiligt sich mit 25 Prozent an der Finanzierung der 13 Züge.

■ **Das technische Abfertigungsverfahren TAV,** bei dem die Türschließung nur

NAHVERKEHR

Ausschreibungen

● **Gegen die aktuelle Ausschreibungs-Praxis** gab es erneut Proteste der Eisenbahnergewerkschaften Transnet und GDBA. Mehrmals demonstrierten sie in Berlin gegen die Ausschreibungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, der unter anderen das komplette RE-Netz neu vergeben und dabei die ertragsstärksten Linien nicht an denselben Betreiber vergeben will. Die Gewerkschaften fürchten Zerschlagung und Vergabe an Billigbieter.

● **Das E-Netz Franken** wird ab Dezember 2011 von der DB-Regio-Tochter Regional- und Stadtverkehr Bayern GmbH (RSB) betrieben. Von Nürnberg über Bamberg soll es über Westfranken attraktive Verbindungen bis nach Thüringen (Jena) geben. Die RSB will 20 „Talent 2" von Bombardier ordern. Die 160 km/h schnellen Züge haben zwischen 180 und 300 Sitzplätzen und bieten unterschiedliche Einstiegshöhen für die variierenden Bahnsteige.

● **Die Bayerische Eisenbahngesellschaft** (BEG) hat am 27. Januar das Verfahren zur Vergabe eines neuen großen Verkehrsdurchführungsvertrages (VDV) eingeleitet. Dies wurde erforderlich, da der bisherige VDV mit DB Regio Ende 2013 ausläuft. Der neue Vertrag umfasst etwa die Hälfte der Nahverkehrsleistungen im Freistaat und soll ab 1. Januar 2014 für zehn Jahre gelten. Bis Ende April 2009 läuft die Bewerbungsfrist, die BEG will bis Ende Mai 2009 die geeigneten Bewerber auswählen.

● **Schleswig-Holstein** schreibt das „Netz Nord" ab 2011 neu aus. Dazu gehören Strecken mit insgesamt 390 Kilometern Länge. Ausgeschrieben wird in drei Teillosen. A: Kiel – Flensburg, Kiel – Husum und Husum – Bad St. Peter Ording; B: Bad Oldesloe – Büsum und C: Kiel – Neumünster. Die Bieter können auch ein Gesamtangebot abgeben. Abgabetermin ist der 8. Mai 2009, der neue Vertrag läuft ab 2011 für zehn Jahre.

● **Die Dänische Staatsbahn DSB** will sich an letztgenannter und auch an weiteren Ausschreibungen in Deutschland beteiligen und hat dafür die DSB Deutschland als Abteilung ins Leben gerufen.



Foto: Schulz

Die Gewerkschaften fürchten, dass es bei den Ausschreibungen im Nahverkehr zu sehr um das günstigste Angebot geht.


Foto: Schulz

DB Railion testet derzeit drei E-Loks der Baureihe 143 von DB Regio. Zeitweise war die Anmietung von bis zu 300 Loks der DB-Schwesterfirma im Gespräch. Am 5. Februar 2009 rollt 143 826 von Seddin kommend mit ihrem Güterzug durch Saarmund.

durch Technik und nicht durch Personale überwacht wird, darf bei den DB-Baureihen 424 bis 426 nicht mehr angewendet werden. Die eingesetzten Lichtschranken gelten als nicht sicher genug und sollen durch Lichtgitter ersetzt werden, wie sie bei den BR 423, 422 und 425.5 vorhanden sind.

■ **Freie Fahrt für Warsteiner: Seit dem 25. Februar rollen zweimal wöchentlich Ganzzüge mit zwölf Wagen und 24 Containern mit Produkten der Warsteiner Brauerei nach Berlin. Den Transport übernimmt die Westfälische Landes-Eisenbahn WLE, die eigens einen Güterbahnhof errichten ließ.**

■ **Zwischen Sachsen und der Ukraine soll es Containerzüge geben. Das planen die zur SNCF gehörende ITL aus Dresden und das ukrainische Unternehmen Liski.**

GÜTERVERKEHR

Frankreich-Tests

● Die „Euro Cargo Rail"-(ECR)-E186 162 wurde durch die Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik mbH (IGT) mit einer G1206 BB der Bayerischen Cargo-Bahn (BCB) als Tfzf 92585 von Saarbrücken zum Bombardier-Werk nach Kassel zu Einstellarbeiten überführt. E186162 vom Bombardier-Typ „TRAXX F160MS" wurde gemeinsam mit weiteren Fahrzeugen desselben Typs in Frankreich erprobt, unter anderem in der Bretagne im französischen 25-kV-Wechselstrom-Netz. „Euro Cargo Rail", mehrheitlich der DBAG gehörend, erhält 20 Loks dieses Typs von Bombardier und wird sie nach erfolgreicher Zulassung sowohl im französischen Netz als auch grenzüberschreitend einsetzen.



Foto: Gerlach

Das Foto entstand bei der Durchfahrt des Gespanns im Bahnhof Frankfurt (M) Messe am 7. Februar 2009.

Bahnwelt Aktuell

MUSEUMSBAHN

LVT 772 342 wechselt den Besitzer

● Der ehemals am Bahnsteig 24 (Museumsbahnsteig) des Leipziger Hbf als Denkmal abgestellte LVT 772 342 hat am 20. Januar 2009 Leipzig verlassen und wartet derzeit im Bh Cottbus auf eine Untersuchung. Der bisher von der BSW-Freizeitgruppe des ehemaligen Bw Leipzig Süd betreute LVT wurde an die Niederlausitzer Museumseisenbahn mit Sitz in Finsterwalde veräußert. Diese veranstaltet gelegentlich Sonderzugfahrten auf der Strecke Finsterwalde – Crinitz. Der LVT soll von Finsterwalde aus zur Lichterfelder Förderbrücke im Pendelverkehr eingesetzt werden. Laut derzeitiger Planung soll die Ferkeltaxe erstmals zum Finsterwalder Sängerfest im Jahr 2010 zum Einsatz kommen. Beim 772 342 handelt es sich um den einzigen verkehrsrot lackierten LVT von DB Regio. Der am 31. Januar 2004 wegen Fristablaufs abgestellte Tw entstand in der vierten Bauserie des Waggonbaus Bautzen und wurde am 6. Mai 1964 ans Bw Templin ausgeliefert. Im Umzeichnungsplan der DR erhielt er die Betriebsnummer 171 042. Per 31. Januar 1996 wurde der LVT 771 042 im Rahmen einer Hauptuntersuchung im Aw Halle als letzter LVT modernisiert und erhielt die neue Betriebsnummer 772 342.



Foto: Skadow

LVT 772 342 wartet am 1. Februar 2009 im Bh Cottbus auf seine Revision.



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs oder als Hauptpreis ein H0-Modell der 01.5 von Roco gewinnen.



Foto: Oehler

■ Traumhaftes Winterwetter lockte viele Eisenbahnfans an die Kursbuchstrecke 235, wo vom 16. bis 21. Februar wieder der Sound einer 01.5 die Herzen aller Dampflokfans höher schlagen ließ. Die von der Pressnitztalbahn (PRESS) ausgeliehene 011533 bespannte täglich Schnellzüge zwischen Dresden und Zittau. Hintergrund dieses Beinahe-Plandampfes ist, die Lokpersonale der PRESS mit der Rekomaschine vertraut zu machen, befindet sich doch mit 01509 bald eine solche betriebsfähig unter den Fittichen der Pressnitztalbahner. 011533 ist am Morgen des 17. Februar 2009 mit dem Frühschnellzug Löbau – Dresden/Neustadt in der Nähe von Kleinwolmsdorf auf dem Weg in die Elbmetropole. Wir wollen von ihnen wissen, wem die 011533 heute gehört und aus welcher Betriebsnummer die Reko-Lok hervorging?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2009 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee oder an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek und ein H0-Modell einer 01.5 von Roco verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Neustadt/Aisch“. Gewonnen haben: Weiß, Peter, 08459 Neukirchen; Haupt, Wilfried, 10249 Berlin; Ernst, Edwin, 90763 Fürth, Hartung, Andreas, 28355 Bremen; Pahmeier, Reinhard, 32657 Lemgo; Buchholz, Klaus, 19069 Alt Meteln; Stecher, Heinrich, 06122 Halle; Bornkessel, Ingolf, 07548 Gera; Hauth, Peter, 89079 Ulm; Werner, Endres, 97072 Würzburg; Kerbitz, Günther, 09669 Frankenberg; Schmiedel, Daniel, 08132 Mülsen; Wedler, Hartmut, 37441 Bad Sachsa; Czipolowski, Marco, 06917 Mauken; Malert, Jürgen, 08062 Zwickau; Bauch, Ulrich, 41334 Nettetal; Kraus, Cäcilie, 91058 Erlangen; Zeitelhack, Hermann, 90607 Rückersdorf; Matthias, Kramp, 86161 Augsburg; Schunk Axel, 63811 Stockstadt.

Bei der PRESS interessiert man sich für die Eisenbahn, wie die jüngste Werbelok beweist. Am Mittwoch, 4. Februar 2009, fuhren 253 014 und 293 021 von Rheydt nach Gaschwitz. Auf der Seite der 253 erinnern die Macher der PRESS in großen Lettern daran, dass wir kommendes Jahr „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ feiern! Hoffentlich weiß man es bei der DBAG auch.



Foto: Pinkhasik



Foto: Ortlieb

Seit Mitte vergangenen Jahres setzt die Mainzer Firma Stock-Transport Dieselloks des Typs ER 20 vor ihren Zügen ein. ER 20-008 ist mit der Leergarnitur des als „Joserazug“ bekannten Kalkmehlzugs am 24. Januar als DGS 93481 von Kleinheubach nach Blaubeuren unterwegs und wird sogleich in den Brunnenkopftunnel auf der Brenzbahn bei Itzelberg eintauchen.

GÜTERVERKEHR

Kaum gestartet schon am Ende

Die Railion Deutschland AG und die polnische PCC Rail SA (Konzerntochter der Duisburger PCC SE) gründeten Anfang 2007 unter dem Namen „East West Railways Sp. z o. o.“ (EWR) ein gemeinsames Güterverkehrsunternehmen mit Sitz in Wroclaw/Polen, um in der zweiten Hälfte 2007 mit gut 20 an das polnische Eisenbahnnetz angepassten Lokomotiven der BR 232 grenzüberschreitende Verkehre zu bedienen. Anfang 2009 kaufte DB Schenker die Logistiksparte der Unternehmensgruppe PCC. Die PCC Logistics operiert mit Schwerpunkt in Schlesien und betreibt leistungsfähige Verbindungen in alle polnischen Wirtschaftszentren. Dafür steht ein Fuhrpark von mehr als 100 Lokomotiven und rund 3600 Waggons zur Verfügung. PCC Logistics wird in der „DB Schenker Rail Struktur Ost“ aufgehen, um sich im europäischen Netzwerk zum zentralen Standbein für Osteuropa zu entwickeln.



Foto: Metzeler

Wegen des einheitlichen Auftritts von DB Schenker müssen Lackierung und Name der EWR nach nicht einmal zwei Jahren wieder verschwinden.

Der Schwellenleger

Der Flaschenhals wird eng

Wenn bei einem technischen Vorgang alles irgendwann durch eine einzige mögliche Stelle muss, spricht man von der Flaschenhals-Problematik: Es wird eng, und eine andere Möglichkeit des Durchflusses gibt es nicht. Ein solcher Flaschenhals ist bereits jetzt die Öresund-Brücke zwischen Dänemark und Südschweden (Malmö); die Betreibergesellschaft musste schon Trassenanfragen abweisen. Die Brücke ist der Engpass im Schienenverkehr von der skandinavischen Halbinsel nach Festland-Europa. Und dennoch wird sie, geht es nach dem Willen der Bundesrepublik und Dänemarks, bald mit weiteren Forderungen konfrontiert werden. Nach dem Bundestag beschloss nun auch der Bundesrat, dass die Fehmarnbelt-Brücke gebaut werden soll. Mecklenburg-Vorpommern, das um seine Häfen und den Schiffsverkehr nach Skandinavien fürchtet, stimmte dagegen, Hamburg enthielt sich der Stimme. Wieder einmal sollen viel Beton und viele Milliarden ein kompliziertes Problem lösen, statt dessen werden weitere geschaffen. Wenn schon eine Brücke im Ostseeraum sein muss, dann beispielsweise eine Verbindung Helsingør – Helsingborg, die in der Tat den Öresund-Engpass auflösen würde.

PRIVATBAHN

AKN übernimmt Arbeiten für die HLB

Die AKN Eisenbahn AG mit Sitz in Kaltenkirchen hat für die Lint-Triebwagen der Hessischen Landesbahn (HLB) Ausbesserungsarbeiten übernommen. Seit Dezember 2006 sind diese Triebwagen der HLB bei der Taunusbahn im Einsatz. Alle zehn HLB-Lint-41-Triebwagen werden nach und nach der AKN-Betriebswerkstatt in Kaltenkirchen zugeführt. Der erste kam am 24. Januar. Bei der AKN werden die Radscheiben ausgewechselt. Die HLB-Tw sind etwa zwei bis drei Wochen bei der AKN, bevor sie zurück nach Hessen können. Die Betriebswerkstatt der AKN bietet ihre Leistungen auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen an. Besonders gefragt ist die Unterflur-Radsatz-Drehmaschine, die bei Bedarf im Dreischichtbetrieb genutzt werden kann.



Foto: Brüggeman

Der HLB-VT 210 (rechts) in der AKN-Betriebswerkstatt in Kaltenkirchen am 28. Januar 2009 beim Wechseln der Radsatzscheiben. Links daneben ein baugleicher Lint der AKN-Tochter Schleswig-Holstein-Bahn.

BAHNWELT AKTUELL

TOP und FLOP

TOP: Bahn unterstützt Schüler bei Berufsorientierung


Foto: Brüggemann

In Hamburg fand am 20. Februar 2009 die Auftaktveranstaltung zum Beginn der Zusammenarbeit von DB AG und Schulen statt. Künftig will die Bahn Schülerinnen und Schülern ab der siebten Klasse Praktika, Bewerbungstrainings und IT-Fitness-Tests anbieten. Darüber hinaus unterstützt die DB AG Schülerzeitungen und ermöglicht Einblicke in verschiedene Berufe. Die Gäste der Eröffnungsveranstaltung, Lehrer und Schulleiter, kamen mit einem Museumszug ins S-Bahn Werk Hamburg-Ohlsdorf. Dorthin kamen auch Margret Suckale (li.), Vorstand Personal und Dienstleistungen der DB Mobility Logistics AG, und die Hamburger Senatorin für Schule und Berufsbildung, Christa Goetsch (re.), um die Zusammenarbeit vertraglich zu besiegeln. Margret Suckale sagte in Hamburg: „Mit unseren Schulkooperationen legen wir den Grundstein für eine solide Orientierung von Berufseinsteigern und für unsere eigene Nachwuchsgewinnung".

FLOP: Milliarden nicht für ÖPNV

„Das Konjunkturpaket der Bundesregierung torpediert den Klimaschutz. Während für den Kauf neuer Pkw und den Neubau von Straßen Steuergelder in Milliardenhöhe gewährt werden, bleibt der umweltfreundliche Nahverkehr außen vor", prangert der Vorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Michael Gehrmann, an. Laut Gesetzentwurf zum kommunalen Investitionsprogramm sei es Ländern und Kommunen ausdrücklich verboten, Busse und Bahnen aus diesen Mitteln zu finanzieren.

Foto: Brüggemann



Am 12. Februar wurde eine englische E-Lok der Reihe „Class 86" von Cuxhaven bis nach Hamburg-Harburg überführt. Die Lok 0450 001-7 war auf dem Weg zu ihrem Neueigentümer, einem ungarischen EVU. Weiter ging es dann über Hannover, Passau und Wien nach Hegyeshalom in Ungarn. Da die Stromsysteme in England und Ungarn identisch sind, ist die Lok auch dort einsetzbar. Die Lok wartete auf der Insel schon seit einiger Zeit ungenutzt auf neue Aufgaben. Ihr letzter Einsatz als Tour-Lok der legendären britischen Rockband Pink Floyd, die ihr umfangreiches Equipment bei der letzten Tournee in Großbritannien mit der Bahn transportierte, liegt schon Jahre zurück.

Foto: Schreiber



101 034 erhielt in der Werkstatt Berlin-Rummelsburg am 27. Januar 2009 eine Vollbeklebung und sprintet nun in Weiß durchs Land. Einen Tag später präsentierte die Lok ihre neue Werbung öffentlich. Sie zeigt eine Kampagne gegen Fehlernährung, Bewegungsmangel, Übergewicht und die damit zusammenhängenden Krankheiten, die von der Initiative „In Form" ins Leben gerufen wurde. Selbst gut in Form an diesem Tag zieht die 101 den EC177 in Großbeeren bei Berlin.

SACHSEN

Geld für separates S-Bahn Netz

● Noch kreuzen sich im Bahnhof Dresden-Neustadt S-Bahnen, Regionalbahnen, Güterverkehr und die Züge des Fernverkehrs. Ziel ist es, dass der gesamte Spurplan des Bahnhofes umgestaltet und der Verkehr entflochten wird. Dazu werden die Bahnsteige 7/8 und 5/6 vollständig für den Fernverkehr eingerichtet, die Bahnsteige 3/4 für den Regionalverkehr in Richtung Görlitz/Zittau und die Gleise 1/2 für die S-Bahn. Nach dem Abschluss der Arbeiten 2014 kann die S-Bahn im 15-Minuten-Takt verkehren. Gegenwärtig werden die altersschwachen Straßenüberführungen Richtung Dresden Mitte aus den Jahren 1898 und 1902 neu errichtet. Anfang Februar wurde zudem eine Finanzierungsvereinbarung für den weiteren Ausbau der Strecke nach Meißen durch den sächsischen Wirtschaftsminister Thomas Jurk und den neuen Konzernbeauftragten für Sachsen, Artur Strempel, unterzeichnet. 124 Millionen Euro werden unter anderem für den viergleisigen Ausbau in Richtung Coswig investiert, was der Region Arbeit für die kommenden fünf Jahre bringt.

Foto: Emersleben



4. Februar 2009: Umfangreiche Erdarbeiten sind in Dresden-Neustadt nötig.

SCHWEIZ

Gestolpert

Die Achse 1 der 460 048-2 blockierte am Abend des 5. Februar 2009 beim Wegfahren vom Gleis C8 des Zürcher Hauptbahnhofs. Die Lok kam strategisch relativ günstig zum Stehen und blockierte den Verkehr kann. Wegfahrversuche aus eigener Kraft hinterließen erhebliche Schleifspuren auf der Schiene. Es wurde der Winterthurer Hilfswagen angefordert, um die Lok auf einem Hilfsdrehgestell (Diplory) in die Hauptwerkstätte Zürich zu bringen. Dazu mussten erst die Schürzen entfernt, die Klotzbremseinheiten gelöst und aufgespreitzt sowie, die diffizilste Herausforderung, die PMS-(Permanentmagnet-Schienenbremse)-Klötze entfernt werden, um Platz zu schaffen für die Diplorys.



Foto: Rueras

Gegen 4 Uhr am folgenden Morgen wurde die Lok angehoben und die Diplorys darunter gefahren. Um 5 Uhr mit aufkommendem Betrieb waren die Gleise geräumt.



Foto: Schubert

Mehrmals im Jahr kommt 254 052 der Leipziger Eisenbahngesellschaft (LEG) zu Sonderzugeinsätzen. Am 14. Februar 2009 zog die Lok einen Sonderzug des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf (SEM) von Dresden nach Niederwiesa. Ab dort zog die vereinseigene 50 3648, deren Kesselfrist am 6. April 2009 abläuft, den Zug durch das Zwönitztal und weiter übers Markersbacher Viadukt nach Annaberg-Bucholz-Süd. Die 254 befindet sich auf dem Bild gerade zwischen Freiberg und Kleinschirma.

Zeitreise



1990

Eine 243 mit Bghw-Wagen in der typischen DR-Lackierung befindet sich auf der Fahrt nach Erfurt. In einer nur 20-stündigen Sperrpause wurde das Kreuzungsbauwerk in der Verbindungskurve jüngst abgerissen. Der Rückbau dieses Bauwerks war die Voraussetzung für den Brückenneubau.

Foto: Emersleben

Drunter und drüber

Das während der Elektrifizierungsarbeiten der Thüringer Stammbahn im Jahr 1965 neu erbaute Kreuzungsbauwerk am Abzweig Saaleck hat inzwischen ausgedient. Hier am Kilometer 55,89 der Strecke Weißenfels – Erfurt beginnt die Saalbahn, die über Jena nach Saalfeld und dann weiter Richtung Frankenwald führt. Im April 2007 begann der Neubau von drei Brücken. Bis zum Dezember 2007 wurden mit einem Investitionsvolumen von 10,5 Millionen Euro die 71 Meter lange Saaleflutbrücke, die 53 Meter lange Saalebrücke und eine über 70 Meter lange Stahlbrücke erneuert. Die bisherige eingleisige Stahlkonstruktion über die elektrifizierte zweigleisige Stammbahn wurde gegen die moderne Rahmenkonstruktion mit Lichtöffnungen ersetzt. Auf dem 2300 Meter langen Streckenabschnitt wurde in diesem Zusammenhang auch die gesamte Oberleitung erneuert. Als ökologische Ausgleichsmaßnahme für diese Bauarbeiten wurde im schönen Saaletal (in unmittelbarer Nähe zu den beiden Burgruinen Rudelsburg und Saaleck) durch die Deutsche Bahn AG ein alter Saaletotarm rekultiviert. Heute wird der Verkehr dort durch das neue Elektronische Stellwerk (EStW) Bad Kösen gesteuert, welches direkt mit der Betriebszentrale Leipzig verbunden ist. Von dort wird der gesamte Zugverkehr von Weißenfels bis Weimar (außer Großheringen) gesteuert. Zeitgleich mit der Inbetriebnahme der neuen Technik wurde die nicht mehr benötigte Signaltechnik zurückgebaut. Im Mai 2006 begannen die Arbeiten zur Errichtung des EStW. Insgesamt wurden 40 neue Signale installiert. Zudem stellten die Bahnbauer 40 neue Masten für die Oberleitung auf. Um alle Signale anzusteuern, wurden rund 50 Kilometer Signal- und Telekommunikationskabel verlegt. Die neue elektronische Steuerung macht vier Stellwerke entbehrlich, die nun zurückgebaut sind. In die Maßnahmen investierten Bund und Bahn rund 15 Millionen Euro.

Foto: Emersleben



2008

Während der Bauarbeiten lief der gesamte Verkehr über das Verbindungsgleis im Vordergrund des Bildes, mit einigen Einschränkungen bei der Leistungsfähigkeit der Strecke.



Foto: Haslebner

Die 1116.250 erlangte schon einmal überregionale Bekanntheit, als sie als aufwendig gestaltete und höchst auffällige Mozart-Werbelok während des Mozartjahres verkehrte. Nun fährt sie als nicht weniger ausgefallener Feuerwehr-Taurus auf den österreichischen Gleisen. Er soll das Symbol für die ausgezeichnete Zusammenarbeit zwischen den österreichischen Feuerwehren und den ÖBB sein. Die Loktaufe erfolgte am Bahnhof Wien Praterstern durch hohe Vertreter der Feuerwehr und der ÖBB.

UNGARN

Keine Schlieren mehr



Foto: David

ÖBB-1116 006 fährt von Györ mit dem Euregio 9444 nach Wien Südbahnhof ab, am 01.02.2009.

Bis 2004 konnte man nur im Korridorverkehr über Sopron und in den Grenzbahnhöfen Szentgotthárd und Hegyeshalom Züge mit Schlierenwagen beobachten. Als Ungarn EU-Mitglied wurde, kamen diese Wagen auch in den „EuRegio"-Zügen zwischen Gyor und Wien zum Einsatz. Zwei Jahre lang fuhren sie weiter bis Tatabánya. Seit längerem war aber geplant, die Schlieren-Garnituren durch Talent-Triebzüge der MÁV zu ersetzen. Wegen verschiedener Probleme kam es aber bisher nicht zu diesem Einsatz. Seit dem 2. Februar 2009 fahren die Talente nun im „EuRegio"-Verkehr. Damit ist der Einsatz der Schlierenwagenzüge auch auf dieser Strecke beendet.

Ende und Anfang bei der DR

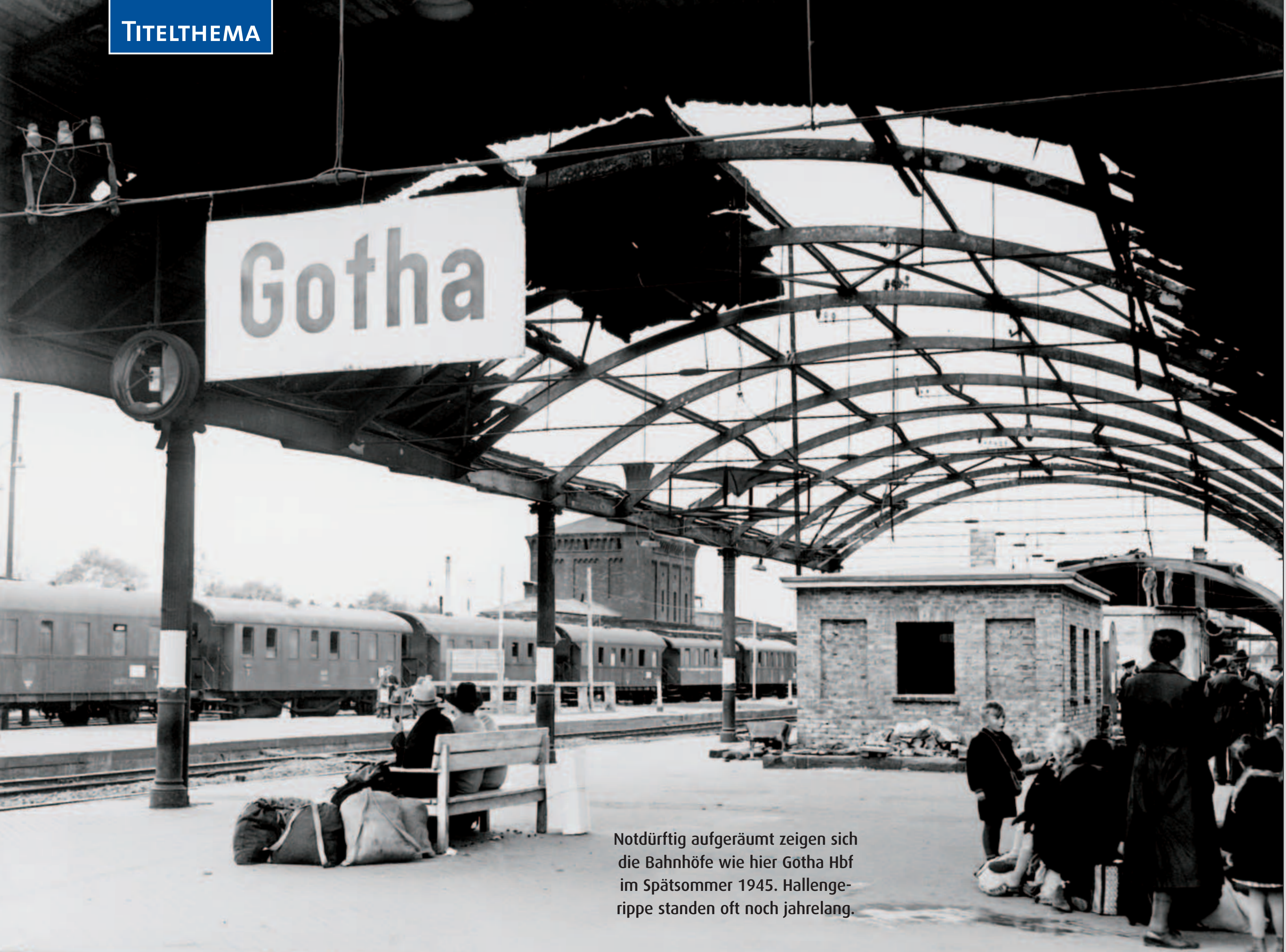
Unter schwierigsten Bedingungen bauten die ostdeutschen Eisenbahner ab 1945 ihren Betrieb wieder auf. Die spätere Staatsbahn der DDR hieß weiterhin „Deutsche Reichsbahn“. →

Foto: Cürlis / Slg. R. Garn

Lowa, Lunin, Lokkolonnen



Ein eigentlich für die Rote Armee reservierter Zug ist an allen möglichen (und auch unmöglichen) Stellen mit Passagieren besetzt; Eberswalde, April 1946.



Notdürftig aufgeräumt zeigen sich die Bahnhöfe wie hier Gotha Hbf im Spätsommer 1945. Hallengerippe standen oft noch jahrelang.

Foto: Archiv Rbd Erfurt / Slg. R. Garn

Frühjahr 1945: Die Deutsche Reichsbahn (DR) von 1945 hatte mit der DR von 1939, da sie als modernste Eisenbahn der Welt galt, nicht mehr viel gemein. Mehrfach wurde in den zurückliegenden Jahren die Geschwindigkeit für optimalen Durchlass der Truppentransporte und Güterzüge gesenkt und betrug auf Hauptstrecken nur noch 80 Kilometer pro Stunde. Regelmäßige Unterhaltung unterblieb. Die Zerstörungen durch alliierte Bomber und im Osten durch den Einsatz des Schienenwolfes brachten den Bahnverkehr vielerorts zum Stillstand.

Das Kriegsende und die folgende Aufteilung Deutschlands in Besatzungszonen führten auch bei der Eisenbahn dazu, dass alsbald getrennte Wege gegangen wurden. Während die Eisenbahner ans Aufräumen gingen und Stück für Stück wieder Zugbetrieb ermöglichten, wurden in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) politische und ökonomische Pflöcke eingeschlagen. Zuständig für die Verwaltung

Schwerer Start: Marodes Netz wird teildemontiert

Daten zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone und in der DDR 1945 bis 1955 (Auswahl)

1945

11. Februar Die Konferenz der Alliierten in Jalta beschließt die Besetzung Deutschlands und seine Aufteilung in Besatzungszonen

April Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller geht mit der „Regierung" Dönitz nach Flensburg
Die auf Berlin gerichtete Offensive der Roten Armee bringt den Bahnverkehr in und um Berlin fast vollständig zum Erliegen

8. Mai Mit Unterzeichnung der Kapitulationsurkunde durch die deutsche Wehrmacht endet der Zweite Weltkrieg in Europa, trotz Besatzungsmacht wird das Deutsche Reich formell nicht aufgehoben
Am Ende des Krieges sind in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) nur 44 Prozent der Lokomotiven einsatzfähig, Bw sind zu 50 Prozent, RAW zu zwei Dritteln zerstört

Mai/Juni Die UdSSR beginnt mit Demontage und Abtransport von Bahnanlagen aus der SBZ

30. Juni Amerikanische und britische Truppen räumen das Gebiet der SBZ, am

1. Juli rückt die Rote Armee in die Gebiete ein

Juli Der Eisenbahnverkehr im mitteldeutschen Raum um Leipzig/Halle kommt wieder in Gang

5. Juli Der letzte Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller stirbt im Alter von 76 Jahren

Juli/August Es verkehren erste D-Züge ab Berlin mit extrem gedehnten Fahrzeiten

18. Juli Per SMAD-Befehl wird die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn (HV DR) für das Gebiet der SBZ und Groß-Berlin geschaffen; Willi Besener wird Generaldirektor der DR

Juli/August Konferenz von Potsdam; u.a. Beschluss, dass Reparationen an die UdSSR fast ausschließlich aus ihrer Zone zu leisten sind

1. August Die Deutsche Zentralverwaltung für

war die Sowjetische Militär-Administration in Deutschland (SMAD). Die Reparationen hingegen erfolgten durch Reparationsbrigaden, die nicht der SMAD unterstanden. Schon vor der Festlegung von Reparationsdauer, -art und -umfang auf der Potsdamer Konferenz bediente sich die Siegermacht in ihrer Zone kräftig. Und kaum etwas stand so sichtbar für „Reparation“ wie der Abbau von Bahnanlagen.

Wenig hilfreich bei der Aufrichtung der Moral waren auch jene deutschen Kommunisten, die aus der UdSSR zurückkehrten, mit Billigung der SMAD deutsche Verwaltungen in der SBZ einsetzten – und von Anfang an ein Auge darauf hatten, dass es zwar demokratisch aussehen soll, man „die Sache aber in der Hand haben muss“, wie sich Walter Ulbricht äußerte.

Zwar ließ sich das bei der DR nicht so einfach umsetzen wie in den zivilen Verwaltungen. Doch bei der im Sommer 1945 begonnenen Entnazifizierung achtete man darauf, dass mittlere und höhere Leitungsposten von „klassenbewussten“ Eisenbahnern besetzt wurden – im Klartext: Von linientreuen Kommunisten, die zwar eine antifaschistische Vergangenheit hatten, fachlich aber nicht immer erste Wahl waren.

Ein typisches Beispiel der Personalpolitik war Willi Be- →


Gegen Kriegsende wurde der Berliner Nordsüd-Tunnel gesprengt. 897448 hilft als Bauzuglok in der Tunnelbaustelle, um 1946.

Foto: Cürlis / Slg. R. Garn

Verkehr (DZVV) nimmt laut SMAD-Befehl vom 27. Juli die Arbeit auf, in sie wird auch die HV DR eingegliedert; DZVV-Präsident wird Dr. Wilhelm Fitzner
Neue Reichsbahndirektionen (Rbd) gemäß der neuen Ostgrenze: Schwerin, Greifswald, Magdeburg, Berlin, Cottbus, Halle, Erfurt, Dresden
9. August Befehl der SMAD-Transportabteilung: Bildung von 30 Lokomotivkolonnen bis 1. Oktober
11. August Befehl Nr. 8 der SMAD: Übergabe des Eisenbahnbetriebs in der SBZ an die deutschen Eisenbahner zum 1. September
Sommer Zählung sämtlicher Lokomotiven in der SBZ: 7754 Dampfloks aller Spurweiten einschließlich Fremd- und Beuteloks
Sommer So genannte Bereinigungsausschüsse beginnen, die Eisenbahn in der SBZ von Kriegsverbrechern und aktiven Nazis zu säubern
10. September Beschluss des Alliierten Kontrollrates über die Durchfahrt der Militär- und Versorgungszüge für die Westsektoren Berlins, sichert der DR das Recht der Betriebsdurchführung
Ende September Die Strecken Leipzig – Halle – Magdeburg, Leipzig – Bitterfeld – Dessau und Leipzig – Jena werden wieder elektrisch betrieben

■ 1946

28. März – 6. April Etappenweise wird das 463 Kilometer lange mitteldeutsche Fahrleitungsnetz abgeschaltet und anschließend demontiert; bis Oktober ist die Demontage im wesentlichen abgeschlossen, im September bereits der Abtransport der meisten E-Loks in Richtung UdSSR
April Gründung der SED (westl. Sicht: „Zwangsvereinigung“), ab 1949 Staatspartei in der DDR mit in der Verfassung festgelegtem Führungsanspruch
Mai Zur ersten Nachkriegsmesse in Leipzig setzt die DR fast 300 Sonderzüge ein
18. Mai Der Berliner S-Bahn-Ring ist (wieder) durchgehend zweigleisig befahrbar
Juli Mehrere Schienenfahrzeughersteller (Gotha, Dessau) werden in sowjetische Aktiengesellschaften (SAG) umgewandelt

Frühjahr 1946 in Berlin-Neukölln: Panzerwracks der Roten Armee hindern nicht beim Anbau von Pflanzen zur Selbstversorgung.

Foto: Cürlis / Slg. R. Garn

Um West-Berlin nicht mehr anfahren zu müssen, wird der Außenring gebaut; 52 183 (Bw Pankow) bei Birkenwerder, Juni 1952.



Foto: Cürlis / Slg. R. Garn

sener, damals 51, ehemaliges SPD-Mitglied. Als er am 18. Juli nach Bildung der DR-Hauptverwaltung in der SBZ, quasi der Geburtsstunde der DR-Ost, zu deren Generaldirektor ernannt wurde, war man dankbar, den Nazi-Gegner als Fachmann an der Spitze zu haben. Da er sich aber trotz SED-Beitritt nicht der neuen politischen Linie beugte, wurde er schon Anfang 1949 wieder entlassen.

Die Entnahme von Bahnmaterial durch die Besatzungsmacht zog sich größtenteils bis ins Jahr 1948 (aus den übrigen Bereichen bis 1953) hin. Zweite Gleise, ganze Strecken, Fahrzeuge, Stromversorgungsanlagen, Stellwerks- und Fernmeldetechnik fanden den Weg in die UdSSR. Die Bildung der Lokkolonnen stellte deutsches Lok- und Werkstattpersonal unter unmittelbare sowjetische Befehlsgewalt; diese Loks transportierten die Reparationsgüter ab und standen dem Regeldienst nicht zur Verfügung.

Drastisch war die Demontage des wiederhergestellten

August Die DR nimmt erste Basa-Telefonleitungen in Betrieb (Basa: Bahnselbstanschluss-Anlage)
November Erstes Nachkriegskursbuch für die DR in der SBZ; Einführung von D-Zügen für den Geschäfts- und Behördenverkehr
1946 bis 1948 76 nicht reichseigene Eisenbahnen in der SBZ werden zu „Volkseigenen Betrieben“

■ **1947**

Januar Gründung der „Kommission für Verkehrsfragen“ als Unterausschuss des SED-Vorstandes
1. Februar 80 Prozent der zerstörten Eisenbahnbrücken in der SBZ sind wieder befahrbar, wenn auch meist provisorisch
4. Oktober Verfügung der DZVV untersagt allen Eisenbahnern jegliche Äußerung zu Art und Umfang der Gleisdemontagen gegenüber der Presse

■ **1948**

Januar Offizieller Abschluss der Entnazifizierung bei der DR-Ost
Die Demontage von Bahnanlagen ist im wesentlichen abgeschlossen; das Gleisnetz in der SBZ ist nach Länge um 40 Prozent reduziert, 80 Prozent der ehemals zweigleisigen Strecken sind eingleisig
März Bildung der Deutschen Wirtschaftskommission (DWK) in der SBZ, die bisherige DZVV wird als Hauptverwaltung Verkehr (HVV) in die DWK eingegliedert, die HV DR untersteht nunmehr als Generaldirektion Reichsbahn der HVV
Mai/August Die DR schließt Abkommen über den Ostsee-Fährverkehr mit Dänemark und Schweden
20. Juni Währungsreform in den Westzonen und Westsektoren Berlins; die DR stellt den Güter- und Reisezugverkehr nach West-Berlin und in die Westzonen ein; die Berliner S-Bahn verkehrt weiter
Juni Auch in der SBZ wird eine Währungsreform durchgeführt, die Planwirtschaft wird verschärft
20. Dezember Die erste nach Kriegsende in der SBZ gebaute Lokomotive wird fertiggestellt

elektrifizierten Netzes in Mitteldeutschland. Es war nicht nur ein Schlag ins Gesicht jener, die diese Aufbauleistung vollbrachten, sondern stellte die DR vor zusätzliche Probleme. Loks waren sowieso knapp, jetzt mussten noch die E-Loks ersetzt werden. Auch ließen sich weder Zugmassen noch Fahrzeiten halten, ganz abgesehen vom Brennstoff: Flächendeckend war die DR gezwungen, von Steinkohle auf Braunkohle umzusteigen. Die Kessel der Dampflokomotiven waren für diesen Brennstoff nicht ausgelegt, produzierten zu wenig Dampf und verschlackten schneller, was wiederum zu längeren Standzeiten führte.

Diesen Schwierigkeiten suchte man zu begegnen. Ab 1948/49 mussten Güterzüge weit über Buchfahrplanlast gebildet werden, um die rare Streckenkapazität besser auszunutzen. Lokomotiven gingen an Brigaden über und wurden in deren persönliche Pflege genommen („Lunin-Methode"); wer besondere Zuverlässigkeit nachweisen konnte, durfte mit dem roten „Lunin-Wimpel" am Führerhaus unterwegs sein.

Jetzt eingleisige Strecken erforderten sicherungstechnisch Lösungen: Anfangs behalf man sich mit schriftlichen Befehlen – umständlich, zeitraubend, damit ineffektiv. Die Sicherungstechnik wurde schritt- →



So zu reisen, gehörte zum Bild der ersten Nachkriegsjahre, zwar verboten, aber geduldet; Genthin 1946.

Foto: Cürlis / Slg. R. Garn

■ **1949**

1. Januar Die Schienenfahrzeugwerke in der SBZ werden zur „VVB Lowa" (Vereinigung volkseigener Betriebe – Lokomotiv- und Waggonbau) zusammengefasst
19. Januar Willi Besener wird von der DWK als DR-Generaldirektor entlassen, er geht später in den Westen; Nachfolger wird Willy Kreikemeyer
9. März Die DWK erlässt die „Anordnung betreffend der Übernahme des Betriebes von nicht reichsbahneigenen Eisenbahnen" durch die DR
Frühjahr Die Rbd Dresden erwägt, Zwickau – Aue – Johanngeorgenstadt neben zweigleisigem Ausbau zu elektrifizieren; wird verworfen
April Hans Wendler lässt 171119 als erste Lok mit der später nach ihm benannten Kohlenstaubfeuerung ausrüsten
Mai Die Eisenbahnerzeitung „Fahrt frei!" erscheint erstmals
11. Mai Treffen der Eisenbahnverwaltungen und der Besatzungsmächte in Helmstedt regelt Grundsätze für interzonalen Zugverkehr; es folgt am
12. Mai Wiederaufnahme des Zugverkehrs mit den Westzonen und den Westsektoren Berlins
20./21. Mai DR-Eisenbahner in den Westektoren Berlins fordern die Lohnzahlung zu 100 Prozent in der Westwährung (DDR-Sicht: „UGO-Putsch")
7. September Die Staatsbahn im westdeutschen vereinigten Wirtschaftsgebiet führt den Namen „Deutsche Bundesbahn" ein
7. Oktober Staatsgründung der Deutschen Demokratischen Republik (DDR)
10. Oktober Die SMAD übergibt formell das Transportwesen an die Regierung der DDR, davon ausgenommen bleiben die Lokomotivkolonnen; erster DDR-Verkehrsminister wird Hans Reingruber

■ **1950**

März Aufforderung des Ministerrats zum Aufstellen von Transportplänen an alle Verkehrsträger
Die DR erteilt den LEW Hennigsdorf den Auftrag zur Entwicklung einer Tenderlok zur Ablösung der rund 400 ehemaligen Privatbahnlokomotiven
Die Güterwagen-Raw werden auf die Ausbesserung bestimmter Wagengattungen spezialisiert

Es geht (langsam) voran: Am 22. Juni 1951 übergibt das Raw „Wilhelm Pieck“ in Chemnitz mit 03 195 die 3000. Lokomotive.

Foto: Illus / Slg. R. Garn

Fleißige Eisenbahner als Stiefkind der Staatsführung

Obwohl sich lange keine sinnvolle Verwendung fand, musterte die DR 61 002 nicht aus; November 1951 im Bw Berlin-Lichtenberg.



Foto: Cürlis / Slg. R. Garn

weise für eingleisigen Betrieb umgerüstet, Basa-Leitungen erleichterten die Kommunikation zwischen den Betriebsstellen.

Später, ab 1954, führte die DR das Dispatchersystem ein. Nicht nur, weil es aus der Sowjetunion kam: Der Dispatcher hatte den Überblick über ein Teilnetz und legte bei Unregelmäßigkeiten die Reihenfolge der Züge fest. Und Unregelmäßigkeiten gab es reichlich.

Was neben Brennstoff fehlte, waren Ersatz- und Austauschteile jeder Art. Da man sie nicht frei beschaffen konnte, musste die DR in den Werken (Bahnbetriebs-, Bahnbetriebswagen- und Reichsbahnausbesserungswerke, Bw, Bww und Raw) zur Selbstherstellung übergehen. Das linderte zwar den gröbsten Mangel, band aber Arbeitskräfte und Material.

Keineswegs leichter wurde es für die DR nach der Gründung der DDR. Die vom Ministerrat verlangten Transportmengen waren utopisch. Sie konnten mit dem vorhandenen Fahrzeugpark auf dem reduzierten Netz trotz aller Initiativen nicht erbracht werden. Anstatt diese Ursache zu sehen und Abhilfe zu schaffen, warf man der DR Untätigkeit vor, wurde Personal als „ungeeignet“ oder gar „Saboteur“ entlassen. DR- oder auch nur eisenbahnfreundlich war die frühe DDR-Regierung nicht.

(Wirtschaftlichkeit der Wagenunterhaltung)
Erwin Kramer wird Generaldirektor der DR
6. Juni Gründung der Eisenbahner-Sportvereinigung „Lokomotive“
Juli Verträge über den Eisenbahnpersonen- und -güterverkehr zwischen der DDR und der UdSSR
November Beginn der Bauarbeiten am südlichen Berliner Außenring (BAR)
Dezember Abkommen über den Eisenbahngütertransport für die sozialistischen Länder Europas
Jahresende Die DR hat rund 7200 Lokomotiven im Bestand, davon 2000 schadhaft abgestellt, 400 Kolonnenloks und 400 Schmalspurloks

1951

Erster Fünfjahrplan sieht u.a. den Neubau von 750 Kilometern und die Generalreparatur von 2300 Kilometern Gleis vor; wird nur zum Teil realisiert
Beginn der Konstruktionsarbeiten an der Baureihe 25; trotz nur zwei realisierter Exemplare liefert sie wichtige Erkenntnisse z.B. für die Neubaukessel
Die frühere LVA Grunewald nimmt in Halle (Saale) ihre Arbeit (wieder) auf
10. Juni Erstmals wird in der DDR der „Tag des Eisenbahners“ begangen
Oktober Einrichtung der Ingenieurschule für Eisenbahnwesen in Dresden
Dezember Das Lowa-Werk Görlitz liefert den ersten vierteiligen Doppelstockzug aus

1952

Januar 16 Abteilungen der DR-Generaldirektion zu drei Hauptabteilungen (Betriebs- und Verkehrsdienst, Fahrzeuge, Bau) zusammengefasst; Kader und Schulung, Finanzen, Planung als Zentralabteilungen direkt dem DR-Generaldirektor unterstellt; Bildung der „Politischen Verwaltung“ (PV) der DR
2. Juni Die DR stellt den Reiseverkehr zu den Kopfbahnhöfen in West-Berlin ein
Juli 1952 Auflösung der Länder in der DDR, Bildung von 14 Bezirken, Hauptstadt Berlin (Ost)
8. September Gründung der Hochschule für Ver-



Die Weltpolitik auf einem Bild: 52 4876 der Lokkolonne 5 (Frankfurt/O.) vor US-Militärzug in Berlin-Lichterfelde West, um 1951.

Foto: Cürlis / Slg. R. Garn

Neben den Eisenbahnern ist es den in der Lowa zusammengefassten Schienenfahrzeugherstellern zu danken, dass der DR zumindest schrittweise neue Fahrzeuge zugeführt wurden. Auch hier hatte der „Große Bruder" seine Hand drauf und band zum Beispiel den Großteil der Reisezugwagenfertigung.

Und warum hieß die jetzige Staatsbahn der DDR eigentlich immer noch und bis zum Ende „Reichsbahn"? Hierzu blicken wir auf den 10. September 1945 zurück: Die Alliierten vereinbarten die Regelung der Militärtransporte von und nach Berlin und legten fest, dass diese von der DR (Ost) durchgeführt werden. Dieses Recht blieb von der Staatsgründung unberührt und sicherte der DDR später Deviseneinnahmen und bildete auch einen politischen Faktor, war die DR doch ein DDR-Betrieb mitten in West-Berlin. Eine Umbenennung hätte beides beendet.

Die zweite Eröffnung des mitteldeutschen elektrifizierten Netzes am 1. September 1955 markiert den Abschluss der unmittelbaren Nachkriegs- und DDR-Gründungszeit. Es blieb auch danach bei Engpässen, Lieferschwierigkeiten, zu wenig Investitionsmitteln und damit zurückbleibender Erneuerung in fast allen Bereichen. Erst um das Jahr 1970 war die DR in technischer, betrieblicher und kapazitiver Hinsicht zu einem zeitgemäßen Transport- und Verkehrsmittel geworden.

Dass es so lange gedauert hatte, lag nicht an den Eisenbahnern. *Henning Bösherz*

kehrswesen (ab 1962 „Friedrich List") in Dresden
September Die Zeitschrift MODELLEISENBAHNER erscheint erstmals
November Erstes Typenprogramm für regelspurige Neubaudampfloks von der Lowa vorgelegt

■ 1953
April Gründung eines eigenständigen Ministeriums für Eisenbahnwesen in der DDR
17. Juni Arbeitsniederlegungen und politische Proteste in der ganzen DDR, u.a. werden das Lowa-Werk in Görlitz und fast alle Raw bestreikt; der DR-Betriebsdienst läuft weitgehend normal
22. August DDR und UdSSR vereinbaren das offizielle Ende der Reparationen für Ende 1953

■ 1954
Juni Bei der DR wird mit der regulären Einführung des Dispatcherdienstes begonnen
1. Juli Neue Anschrift „DR" an allen Wagen, Wegfall des Zusatzes „USSR-Zone"; Ende des Kolonnendienstes deutscher Lokomotiven und Personale
Oktober Die ersten regelspurigen Neubauloks 25 001 und 65 1001 werden auf der Leipziger Herbstmesse vorgestellt
November Wieder gemeinsames DDR-Verkehrsministerium, Erwin Kramer nun auch Minister
Dezember Die DR tritt (wieder) dem internationalen Eisenbahnverband UIC bei
Umbenennung der VVB Lowa in VVB Schienenfahrzeugbau

■ 1955
1. Januar Die Rbd erhalten einen neuen Zuschnitt, die Zahl der Reichsbahnämter (Rba) wird von 37 auf 27 reduziert
März Restrukturierung des DDR-Verkehrswesens abgeschlossen; bleibt fast unverändert bis 1989
1. September Wiedereröffnung des elektrischen Zugbetriebes in Mitteldeutschland auf der Strecke Halle – Köthen
September Gründung der Ingenieurschule für Eisenbahn-Betriebs- und Verkehrstechnik in Erfurt (ab 1958 in Gotha)
November Erste technische Gespräche für das künftige Dampflok-Reko-Programm (Beginn 1957)


Foto: Hehl

Zahlreiche Fahrgäste warten in Bergün auf die Weiterfahrt.


Foto: Hehl

Der knapp 50 Tonnen schwere Zug mit rund 200 kW erreicht Preda.


Foto: Willen

Zugeschüttet mit Schnee und entgleist wartet das Gespann auf Hilfe.


Foto: Willen

Mit der Kraft des Dampfes befreit Xrot 9213 den verunglückten Zug.

Im Engadin weiß man mit viel Schnee umzugehen, dennoch ist manchmal auch Improvisationstalent gefragt.

Schnelle Hilfseinsätze

Es ist Samstag, 7. Februar 2009: Auf der Alpensüdseite gehen heftige Schneefälle nieder. Besonders stark trifft es das Oberengadin, wo innerhalb von drei Tagen bis zu 120 Zentimetern Neuschnee fallen.

Das bekommt auch die RhB zu spüren. Die Albulalinie im Val Bever, die Unterengadinstrecke bei La Punt und die Berninalinie waren wegen Lawinengefahr unterbrochen. Auf der Berninabahn war an diesem Tag die bekannte Dampfschneeschleuder-Fotofahrt angesetzt. Da die Xrot 9213 unter Druck stand und die meisten der zahlenden Gäste anwesend waren, wurde die Veranstaltung in bescheidenem Rahmen im Bahnhof Pontresina und bei der Haltestelle Surovas durchgeführt. Im Lauf des Vormittags kam die Meldung, dass eine Lawine bei Morteratsch das Gleis überdeckte und darin die elektrische Schleuder 9219 mit der Lok Gem 802 feststeckten und entgleist waren. Um eine Aufgleisung mit dem Hilfswagen aus Samedan vornehmen zu können, musste das Gleis vom Lawinenschnee befreit werden. Da lag es nahe, die angeheizte Dampfschneeschleuder Xrot 9213 zu nutzen! Einen solch wichtigen Einsatz hatte die Schleuder, die 1910 von SLM geliefert wurde, schon lange nicht mehr!

Szenenwechsel: Der erste Personenzug am Morgen des 7. Februar 2009 von Chur über die Albulabahn nach St. Moritz kann die Strecke gerade noch passieren. Dann gehen im Val Bever mehrere Lawinen nieder. Von Chur aus fahren die Züge nur noch bis Bergün. Weiter oben im Albulatal, direkt am Eingang zum Albulatunnel liegt der kleine Ort Preda, der im Wesentlichen aus dem Bahnhof, einem Hotel, einer Pension und einer Berghütte besteht. Eine Handvoll Einheimische betreut ein paar dutzend Touristen, die eingeschlossen sind. Weder auf Straße noch Schiene ist Preda an diesem Tag zu erreichen. Aber die RhB lässt Gäste, die ins eingeschlossene Preda wollen, auch an diesem Tag nicht im Stich. Im Lauf des Nachmittags versammeln sich in Bergün rund 80 Personen mit dem Ziel Preda. Die Eisenbahner der RhB starten kurzerhand die in Bergün stationierte Diesel-Rangierlok Tmf 2/2 88, hängen vom letzten Schnellzug einen Wagen ab und stellen einen Sonderzug zusammen. Bald darauf kämpft sich der kleine Zweiachser im dichten Schneetreiben die rund 400 Höhenmeter von Bergün nach Preda hinauf und wenig später sitzt eine Schar durchgefrorener, aber glücklicher Touristen im warmen Hotel Preda Kulm.

bw/mh/al



www.niederlausitzer-museumseisenbahn.de

Die Kämpfer von Finsterwalde

In der Niederlausitz sagen sich keinesfalls nur Fuchs und Hase „Gute Nacht!" – wie ein Verein beweist.

■ Kurz vor den Toren von Cottbus befindet sich die Museumseisenbahn von Finsterwalde ins knapp 20 Kilometer entfernte Crinitz. Seit 2002 unterhält und betreibt der Verein die Strecke zu festgelegten Fahrtagen im Jahr. Alle Fahrzeuge, darunter einige sehr alte und sehr bemerkenswerte, werden mit Bild vorgestellt. Die Anfahrt ist gut beschrieben – leider nur für Autofahrer. Darüber hinaus zeigen die Fotoimpressionen, dass in der Region mehr geschieht, als man im ersten Moment vermutet. Solide gemachte Vereinshomepage!

www.eisenbahn2000.de

Auf einen Blick

Kurz und knapp vermittelt Konrad Schmieder diverse Arbeitstechniken für den Modelleisenbahnbau.

■ Die Stärke des Kempteners ist die Modellbau-Praxis, auch der Eintritt in die gewünschten Online-Kapitel kann selbst gewählt werden. Nach Begriffen im ABC geordnet, erhält man stichwortartig die Informationen, oft mit guten Fotos illustriert. Mag manche Lücke noch zu füllen sein: Guter Fundus!

www.bahnforum.info

„Glaubt an dieses Österreich!"

Wer sich als Eisenbahnfreund auf Zeit in Österreich vorbereiten möchte, ist auf dieser Homepage richtig.

■ „Seyffenstein, wos schrei'ms do in diesem... Bahnforum?", fragt „Kaiser" Robert Heinrich I., und der Obersthofmeister antwortet: „Majestät, sehr gute Informationen, aktuell und so aufbereitet, dass auch Majestät schnell das Gesuchte finden." Die Vielzahl der Foren und Themen beeindruckt, auch vermeintliche Randthemen (Seilbahnen, Stadtverkehre) werden behandelt. Schade: Man muss sich registrieren, schon um einige höher auflösende Bilder anzuschauen.

www.ostbahn.info



Europas Osten boomt!

Reiseberichte und Bildimpressionen machen Appetit auf Ost-Ausflüge.

■ Seit ehemalige Ostblockstaaten wie Polen, Tschechien oder Ungarn nicht nur der Europäischen Union, sondern auch dem Schengen-Raum angehören, dürfte es sich nun mittlerweile auch zu den letzten hartnäckigen Verweigerern herumgesprochen haben, dass eine Reise in diese Länder nicht nur unkompliziert, sondern vor allem auch lohnenswert ist! Thomas Wünsch stellt seine Reiseberichte, die ihn neben den oben genannten beispielsweise auch in die Ukraine, nach Rumänien und in die Slowakei führten, online zur Verfügung. Damit stellt er klar, dass er „Ostbahn" im übertragenen Sinne meint. Urige Bahnatmosphäre mit Diesel- oder E-Lok-Betrieb kommt da herüber; man entdeckt alte Bekannte wie Halberstädter Seitengangwagen in Bosnien-Herzegowina oder die ehemaligen ČSD-„Vindobona"-Triebwagen als grenzüberschreitenden Eilzug im Dreiländereck von Deutschland, Polen und Tschechien. Sehr wünschenswert wäre allerdings ein Update dieser tollen Site.



Foto: Metzeler

Bye, bye Berlin: Der VX kommt nicht mehr zum Ostbahnhof und am Bahnhof Zoo gibt es endgültig keinen Fernverkehrshalt mehr.

Der Vogtlandexpress von Arriva stellte am 16. Februar 2009 seinen Betrieb ein.

Schnelles Ende

„Einfach einsteigen und losfahren", mit diesem Werbeslogan startete am 12. Juni 2005 die Vogtlandbahn GmbH (VBG) ein Fernverkehrsangebot aus dem Vogtland nach Berlin und zurück. Nach gut dreieinhalb Jahren ist schon wieder Schluss. Nach dem 16. Februar 2009 verschwand der kurz „VX" genannte Zug aus den Kursbuchtabellen. Der Eigner der VBG, der britische Arriva-Konzern, zog die Notbremse, denn die eigenwirtschaftlich erbrachte Zugleistung war unrentabel. Schon seit einigen Wochen wurde auf mögliche Angebotsänderungen im Internet hingewiesen.

Die beiden Desiro-Classic-Dieseltriebwagen verkehren nun im übrigen VBG-Nahverkehrsnetz und für die Beschäftigten gibt es im Unternehmen andere Aufgaben. Wenigstens eine positive Nachricht.

Früh aus dem Vogtland nach Berlin und am späten Nachmittag wieder zurück, versprach das nötige Fahrgastpotential an Geschäftsreisenden und Tagesbesuchern. Doch meist gab es im Desiro mit seinen 128 Sitzplätzen kein Gefühl der Enge. Und von der einstigen Doppeltraktion blieb oft ein einzelner VT mit nettem Kundenbetreuer und einem Cateringangebot zur Fahrt übrig. Hof Hbf, seit Herbst 2005 für den Anschluss an Nordostbayern der Startpunkt des VX, fiel am 6. Dezember 2007 bereits dem Rotstift zum Opfer.

Dem VX um einige Zeit voraus war die frühere Connex, heute Veolia Verkehr, die mit ihren Interconnex-Zügen das von der DBAG verwaiste Angebot der Interregio-Verbindungen wiederbeleben wollte. Begleitet von einer Kampagne, die sehr öffentlichkeitswirksam war, erzielte Connex respektable Anfangserfolge, unter anderen mit der Verbindung Gera – Leipzig – Berlin und Rostock. Die Connex-Tochter Ostmecklenburgische Eisenbahn mbH (OME) setzte mit diesem Interconnex ein kleines Pflänzchen im Fernverkehr, das in erster Linie über einen günstigen Fahrpreis der DBAG Kunden abwerben sowie neue Fahrgäste anziehen wollte und auf das viele hofften.

Das positive Image des Interconnex beflügelte auch die Vogtlandbahn, auf die Verbindung über Leipzig nach Berlin, mit aus heutiger Sicht nicht kostendeckenden Fahrpreisen, zu setzen.

So kam es im fast vollständig DBAG-dominierten Fernverkehrsmarkt in Leipzig Hbf zu einer ungewöhnlichen regelmäßigen Begegnung, am selben Bahnsteig: Der Talent der OME als „InterConnex" Gera – Rostock und auf der anderen Seite die Desiro

Ein VX verlässt Chemnitz. Anfangs fuhren die Züge noch in Doppeltraktion. Das Fahrgastaufkommen reichte dafür nicht.



Foto: Seraphin



der VBG als „Vogtlandexpress" buhlten um dieselbe Fahrgastklientel, bevor sie im Blockabstand in Richtung Berlin abfuhren.

Mit der Inbetriebnahme des Berliner Hauptbahnhofes konnte ab dem 28. Mai 2006 der bisherige Endbahnhof des VX in Berlin-Lichtenberg nach Berlin Zoologischer Garten verlegt werden. Ostbahnhof, Alexanderplatz und Friedrichstraße waren weitere Halte auf dem Weg über die Stadtbahn. In Berlin waren nun statt ein- gleich viermal Stationsgebühren zu zahlen. Ohne Stopp rollte der VX durch den Hauptbahnhof, laut des früheren Geschäftsführers Tobias Richter wegen „nicht vorhandenen Bedarfs."

Erst ein Mangel an Trassen in Folge von anstehenden Gleisbauarbeiten im Raum Leipzig/Altenburg veranlasste die Geschäftsleitung zu einer neuen Streckenführung für den VX ab Dezember 2006. Nun standen Chemnitz Hbf und Riesa statt Werdau, Altenburg sowie Leipzig Hbf im Fahrplan. Das wirtschaftlich stark gebeutelte, auch „Sächsisches Manchester" genannte ehemalige Karl-Marx-Stadt war wieder an die weite Welt angebunden. Zwar nicht mehr im schicken Städte-Express „Fichtelberg" aus DR-Zeiten, aber wenigstens mit einem durchgehenden Fernzug. Denn mit der Einstellung des Interregio-Verkehrs der DBAG zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 war auch das Schicksal der letzten beiden verbliebenen IR-Verbindungen besiegelt. Mit fünf Wagen und ohne Bistro verkehrend, endete am 28. Mai 2006 nach gut drei Jahren die Gnadenfrist für den letzten IR zwischen Berlin und Chemnitz. Selbst die danach eingerichtete „Regional-Express"-Linie Berlin-Schönefeld – Chemnitz wurde wegen zu geringer Fahrgastzahlen zum Fahrplanwechsel Dezember 2006 abbestellt.

Für kurze Zeit war der Zug sogar lokbespannt. Vor der Aufnahme des ALEX-Betriebs fuhren die Garnituren zu Testzwecken als VX.



Foto: Oehler

Warum der Vogtlandexpress am Ende scheiterte, hat verschiedenste Gründe. Auch mancher Kommunalpolitiker hat sich in diesem Zusammenhang nicht mit Ruhm bekleckert. Der wichtigste Grund dürfte die mangelnde Rentabilität gewesen sein. Am Einmaleins des Kaufmanns kommt auch der VX nicht vorbei. Wenn Fahrgastzahlen und -preise nicht korrelieren, bleibt am Tagesende ein Minus in der Kasse. Im vergleichsweise renditeschwachen Fernverkehr ist zudem langer Atem nötig, Investitionen rechnen sich erst auf lange Sicht.

Werbeplakate des VX zeigten einen Desiro durch das Brandenburger Tor fahrend und die Pflastersteine flogen leicht davon. Als verlustbringender Imageträger war der Vogtlandexpress am Ende offensichtlich zu kostspielig. *Jürgen Metzeler/al*

Als der Vogtlandexpress noch in Leipzig hielt, befand er sich im Wettbewerb mit DBAG- und Interconnex-Zügen.

Foto: Metzeler

Einsam und riskant


Foto: Slg. Werlen

Karl Werlen, kurz nachdem er seine Festanstellung bei der FO-Bahn ergatterte.

Begehrt und gefährlich – der Job des Streckengängers war vor einem halben Jahrhundert noch ein echtes Abenteuer.

2009 war wieder ein schneereicher Winter in den Alpen. Die Skigebiete freut's und dank moderner Technik bleibt auch das abgelegenste Bergtal trotz intensiver Schneefälle meist nicht länger als wenige Tage von der Außenwelt abgeschlossen. Das war nicht immer so, und wo heute mondäne Touristenorte sind, lebten vor vier, fünf Jahrzehnten oftmals noch Bergbauern, die einen täglichen Kampf gegen die Armut und die Natur führten. In wenigen Alpenregionen bot die Eisenbahn ein paar Auserwählten ein Auskommen. Einer von Ihnen ist Karl Werlen:

Am 1. März 1924 erblickte ich in Münster im Goms das Licht der Welt und wuchs auch hier gemeinsam mit fünf Geschwistern auf. Das Goms ist der oberste Teil des Kantons Wallis, ein Hochtal auf etwa 1400 Metern über dem Meeresspiegel. Heißen Sommern folgen schneereiche und lange Winter. Bis heute führt das dazu, dass das Goms in der kalten Jahreszeit sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße häufig gesperrt werden muss.

In meiner Jugend musste ich zusammen mit meinen Geschwistern unsere Eltern unterstützen. Im Tal lebten die Menschen größtenteils von der Berglandwirtschaft. Daneben gab es kaum Arbeitsplätze. Die wenigen im Kleingewerbe und bei der Bahn waren sehr begehrt. Die meisten Familien waren kinderreich und viele junge Leute waren gezwungen, das Tal eines Tages zu verlassen.

Im Alter von 20 Jahren bewarb ich mich bei der Furka-Oberalp-Bahn für die Stelle eines Bahndienstmitarbeiters der Equipe Brig. Anfangs wurde ich bei der Bahnmeisterei Brig als im Stundenlohn angestellter Gleisarbeiter beschäftigt mit Ablösungen als Streckenwärter. Es handelte sich dabei um den zahnstangenfreien Abschnitt Niederwald – Oberwald.

Zuerst lernte ich jedoch den mühsamen Dienst der Schneeräumung kennen. Der Betrieb bei der FO lief nicht das ganze Jahr durchgehend. Der Streckenabschnitt Oberwald – Realp wurde im Winter infolge immenser Schneemengen und großer Lawinengefahr eingestellt. Im Frühling erfolgten zunächst die Schneeräumung und die Wiedermontage der Fahrleitung. Unser Unterhaltsabschnitt begann in Brig und endete am Westportal des Furka-Scheiteltunnels. Als unerfahrener Grünschnabel fragte ich mich oft, warum in Oberwald eine Aschengrube mit Lösche der Dampfloks angelegt wurde. Nun bei meinem ersten Einsatz bei der Schneeräumung wurde mir dies klar. Die Strecke ab Oberwald Richtung Realp bis zum Tunnelportal war oft meterdick mit Schnee zugedeckt und der Verlauf nicht zu erkennen. Deshalb musste man diesen gewissermaßen ertasten. Und im April wurde Asche über den Schnee auf die Gleise gestreut, um ihn schneller schmelzen zu lassen. Damit sollte uns die Arbeit erleichtert werden, denn trotz bereits vorhandener Schneepflüge blieb stets viel Handarbeit.

Für den Abtransport des Schnees bauten wir eine Eigenkreation, einen Hornschlitten mit Aufbau. Hatten wir den Tunneleingang gefunden, galt es, so rasch als möglich die Strecke bis zum Tunneleingang freizulegen. Obschon die Tunneleingänge mit Holzportalen geschützt waren, mussten manchmal Eisbildungen gar weggesprengt werden. Denn jeweils spätestens am 26. Juni sollte der durchgehende Sommerbetrieb eröffnet werden.

Vor dem Einsatz von Dieselloks des Typs HGm4/4 kamen Dampfloks bei der Schneeräumung und dem Aufstellen der


Foto: Slg. Werlen

Karl Werlen (Mi.) mit Kollegen vor dem Westportal des Furka-Scheiteltunnels nach der Freilegung.

Fahrleitung zum Einsatz. Die letzte verblieb lange im Depot Münster, ehe sie zu den Oberwalliser Dampffreunden kam.

Unsere Mannschaft aus Brig hatte großes Glück in all den Jahren im Gegensatz zur Urner Mannschaft, die für die Schneeräumung ab dem Tunnelportal Nord verantwortlich war: Am 15. Mai 1965 geriet eine Lokomotive mit Scheepflug in eine Nachlawine. Leider fanden dabei drei Menschen den Tod. Der Lokführer wurde schwer verletzt.

Nach neun Jahren wurde ich 1953 zum festangestellten Streckenwärter ernannt. Mir oblag, abwechselnd die Abschnitte Münster – Niederwald und Münster – Oberwald zu kontrollieren. Allerdings hatte ich mein erstes eindrückliches Erlebnis schon im Februar 1945, als ich eine Ablösung auf dem Abschnitt Münster – Niederwald vorzunehmen hatte: Es war am 12. Februar 1945. Bereits am 11. Februar blies ein kräftiger Wind. Der gefürchtete „Grimsler" trieb einen kräftigen Schneesturm von Oberwald ins Tal. Der Schneefall nahm kein Ende. Zuhause sprach man jedoch nicht darüber, man wollte ja nicht den Teufel an die Wand malen. An diesem Tag begab ich mich um 3.45 Uhr auf den Weg zum Bahnhof. Es hatte inzwischen 24 Stunden ununterbrochen geschneit und außer einer weißen Fläche war eigentlich nichts mehr zu erkennen. Es schneite immer noch heftig und starke Windböen peitschten einem die Schneekristalle ins Gesicht. Fast blind suchte ich den Weg zum Bahnhof und benötigte dazu doppelt so lange wie üblich. Es herrschte große Lawinengefahr, ich traute mich jedoch nicht, den Dienst zu verweigern, da sonst am nächsten Morgen ein anderer meinen Platz besetzt hätte. Mit Bangen suchte ich das Gleis Richtung ➔



Längst verkehren die Züge dank des Furka-Basistunnels ganzjährig auf der FO-Strecke. Schnee gibt es aber immer noch genug.

Foto: Küstner

Gezogen von einer Lok der Reihe HGe 4/4 I erreicht dieser Zug am 9. Mai 1971 Andermatt. Man beachte die winterliche Landschaft!



Schöllenenbahn (Göschenen – Andermatt) am 14. Januar 1968.

Reckingen – Niederwald. Es herrschte eine unheimliche Stimmung. Bis Reckingen waren es nur drei Kilometer, also eigentlich kein Problem, zudem galt dieses Teilstück als relativ lawinensicher. Das flaue Gefühl im Magen blieb jedoch. Erschwerend kam hinzu, dass man fast nicht sehen konnte – aber hören: Die ersten Lawinen stürzten lautstark herab, aber ich konnte sie nicht lokalisieren. Zudem steckte ich bereits auf halbem Weg bis Reckingen bis zu den Hüften im Schnee. Nur mit Hilfe meiner Hände gelang es mir, mich fortzubewegen. Es strengte mich so sehr an, dass ich in Reckingen vollkommen erschöpft war und ausgelaugt im Wartesaal Erholung suchte. Das Weitergehen bis Niederwald war unmöglich. Inzwischen war außerdem eine Lawine bei Ulrichen abgegangen und hatte sowohl Straße als auch Schiene verschüttet. In dieser handylosen Zeit war es unmöglich, die Angehörigen über das eigene Wohlergehen zu informieren. Sie blieben für viele Stunden im Ungewissen.

Normalerweise war mittags Dienstschluss. Aber man hatte auch manchmal Ablösungen der Stationswärter vorzunehmen. Diese bedienten bei Zugkreuzungen die Weichen, versorgten Güter und Gepäck. Manch einer meiner Kollegen betrieb im Nebenerwerb noch eine Landwirtschaft. So auch ich und im Stall standen ein paar Schaafe, die versorgt sein wollten. Ohne die Hilfe meiner Frau und später meiner Kinder hätte ich dies nicht geschafft.

Im Februar 1955 gab es wieder einen extrem schneereichen Winter. Ähnlich wie vor zehn Jahren herrschten an einem Morgen wieder Schneesturm und diffuse Sichtverhältnisse. Natürlich war wieder mit Lawinenabgängen zu rechnen und jedesmal, wenn ich eine hörte, lief mir ein kalter Schauer den Rücken herunter. Und erneut war ich zwischen Münster und Niederwald unterwegs. Dabei hatte ich mehrere bekannte Lawinenzüge zu durchqueren. Bei jedem war ich aufs Äußerste gespannt.

Schon ging es Blitzingen entgegen, noch etwa zwei Kilometer bis zum Ziel. Ich atmete bereits erleichtert auf, da donnerte es gewaltig und die gefürchtete Blitzinger Lawine rauschte herab. Als ich mich umdrehte, riss es über mir den Fahrdraht weg und die Druckluft drohte mich mitzureißen. Mit letzter Kraft gelang es mir, den Gefahrenort zu verlassen. Da die Telefone bei Lawinenabgängen nur teilweise oder gar nicht funktio-



Fotos (3): P. Willen

Die Furka-Oberalp-Bahn

■ Die Furka-Oberalp-Bahn (FO) ist seit 2003 Teil der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB). Die FO-Strecke führt auf 97 Kilometern von Brig im Wallis über Oberwald, Realp, Andermatt (Kanton Uri), den Oberalppass bis Disentis/Mustér (Graubünden). Bis zur Eröffnung des Furka-Basistunnels im Jahr 1982 war der Betrieb im Winter stets zweigeteilt: Von Brig bis Oberwald und von Disentis bis Realp, da die Furka-Bergstecke zwischen Oberwald und Realp in der sieben bis acht Monate währenden Wintersaison stets geschlossen war. Vor allem Lawinen sorgten dort für ein unvertretbares Betriebsrisiko. Auf der Bergstrecke baute man auch vorsorglich die Fahrleitung ab und es wurde sogar eine Klappbrücke über den Steffenbachtobel errichtet, die vor Beginn der Lawinensaison weggeklappt werden konnte. Die knapp 20 kilometer lange Bergstrecke wird heute in den Sommermonaten von der Museumsbahn Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB) betrieben. Der Schienenweg über den Oberalppass ist weniger gefährdet und wurde bereits in den 1930er-Jahren für den ganzjährigen Betrieb ausgebaut und gesichert.



nierten, konnte ich erst in Blitzingen Alarm schlagen.

Trotz dieser Ereignisse und Gefahren ist auf diesem Teilstück der FO-Bahn meines Wissens nie ein Streckenwärter ernsthaft zu Schaden gekommen. Das ist schon verwunderlich, denn ich erinnere mich noch, dass ich etwa bei einem Streckengang von Niederwald bis Münster über neun Lawinenkegel steigen musste. Für die für den Notfall mitgeführten Alarmlaternen und Knallpetarden (-kapseln) hatte ich glücklicherweise nie Verwendung.

Die einheimische Bevölkerung war trainiert mit der Lawinengefahr. Aber es gab durchaus schwere Unglücke: So waren 1970 bei einem Lawinenabgang in Reckingen 30 Tote unter der Bevölkerung zu beklagen. Bei meiner Pensionierung im Jahr 1989 verabschiedete mich der Direktor der FO mit den Worten: „Gratuliere Karl Werlen. In all den Jahren als unser Mitarbeiter und Streckenwärter haben Sie den Erdball zweimal umrundet.“ Und das zum Glück ohne Unfälle.

Karl Werlen, aufgezeichnet von Erwin Möri/al



Am 6. September 1961 zieht die HG3/4 Nr. 4 einen Sonderzug. Sie war bis 1972 als Schneeräum- und Reservelok im Einsatz bei der FO.


Foto: Schmidt

„Happy Birthday Mickey Mouse“: Zum 70. der berühmten Maus wurde 120 119 von Märklin dekoriert (11/99 bis 4/02).



Foto: Dollinger

120 501 und 502 gehören DB-Systemtechnik in Minden und werben seit 2005 für „Bahntechnik mit Kompetenz“.



Foto: Emersleben

Jüngstes Märklin-Exponat ist 120 159, die seit wenigen Wochen anlässlich des diesjährigen Firmenjubiläums durch das Land eilt.



Foto: Emersleben

Die Prototyp-Lok 120 002 (re.) warb für ihren Erbauer AEG mit dem passenden Spruch „Der Umwelt zuliebe“.

Vor 20 Jahren endete die Serienlieferung der Baureihe. Bereits viermal zierte Märklin-Werbung eine 120.

Märklins Liebling



Foto: Dollinger

Ein echter Dauer(b)renner ist die ZDF-Express-Lok 120 151, die seit 1997 fürs Zweite wirbt.

Menschen, die sich in den kommenden Jahrzehnten mit Eisenbahngeschichte beschäftigen, werden die Baureihe 120 zu den wichtigsten Loks der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zählen, auch wenn nur 65 Exemplare inklusive der fünf Prototypen gebaut wurden. Die Wiedervereinigung und die damit verbundene Beschaffung der BR 112/143 verhinderte höhere Stückzahlen.

Die herausragende historische Stellung der Baureihe 120 ist mit dem grundlegenden Technologiewandel verbunden, dessen Einsatztauglichkeit diese Type unter Beweis stellte (siehe MODELLEISENBAHNER 10/2004). Bis zum Erscheinen der formschönen und eleganten 120 fuhren nahezu alle E-Lokomotiven mit Gleich- oder Wechselstrom-Kommutator-Fahrmotoren. Für den Vortrieb in der Baureihe 120 sorgten nun Drehstrom-Asynchron-

Fahrmotoren mit Käfigläufern. Der Drehstrom wurde an Bord mit Hilfe moderner Stromrichter erzeugt. Diese erlaubten auch eine Nutzbremse, die beim Bergabfahren und Bremsen aus den Loks kleine Kraftwerke macht.

Auch sonst war vieles neu und ungewohnt: Der Maschinenraum besaß einen Mittelgang in so genannter Möbelbauweise mit vorgefertigten Schaltschränken, Fenster waren Fehlanzeige. Der Transformator, der nicht mehr unmittelbar an der Motor-Spannungssteuerung beteiligt war, wurde unterflur zwischen die Drehgestelle verbannt.

Die 120 ist quasi die Urmutter aller modernen E-Lok-Baureihen, ob Eurosprinter (Siemens), Traxx (Bombardier) oder Prima (Alstom), alle basieren auf dem bei der 120 erstmals angewendeten Konstruktions-Prinzip. Der Einsatz von Stromrichtern machte die Lok unabhängig von der Art des eingespeisten Fahrleitungs-Stromes und schuf auch die Basis für künftige Mehrsystemloks.

Die glatten, fensterlosen Seitenflächen der 120 boten sich auch für den Einsatz als Werbeträger an. Mit 120 129, der Märklin-Weihnachtslok, sauste die erste echte Werbelok der DBAG durchs Land. *S. Alkofer*



Foto: Rappold

Die Weihnachtslok, 120 129, von Märklin sah man vom 15. November 1996 bis zum 8. Januar 1997.


Foto: Schmidt

Auch die Dresdner Bank nutzte vom 3. September 1997 bis Mitte 1998 die Seitenflächen der 120 141 zur Werbung.



Foto: Rappold

Die Märklin-Kunstlok, 120 139, gestaltet vom Niederländer Teun Hocks, trug ihr bemerkenswertes Kleid vom 11. Mai 1997 bis Februar 1999.



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

***E-Mail:** redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Jeder gegen jeden

***Betrifft:** „Neues Spiel…", Heft 3/2009*

Die Neuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse und die Situation speziell bei den Herstellern lassen doch gewisse Fragen bei mir aufkommen. Ob und in welchem Rahmen sich die Hersteller vorher absprechen (erinnert sei an den Fiat 124/Lada von Brekina/Busch), lassen mich zu der Erkenntnis gelangen, dass der Markt bereinigt werden soll, das heißt, jeder gegen jeden. Schade eigentlich, weil so viele Träume sterben. Es bleibt abzuwarten, wie in Zeiten der globalen Geldverbrennung diese Selbstvernichtung ausgehen wird. Märklin hat's ja auch schon wieder erwischt.

Wolf Richter, 09322 Chemnitz

Problemlösung

***Betrifft:** „Preußisch sparsam", Heft 2/2009*

Mit Freude habe ich Ihren Artikel gelesen. Hatte ich doch ähnliche Probleme mit den nicht erwähnten Schrauben und dem Decodereinbau. Ich bin Märklin-Fahrer, also war der Umbau auf Wechselstrombetrieb angesagt. Wo Sie den Decoder platziert haben, habe ich einen älteren Roco-Umschalter eingebaut, hatte das gleiche Problem mit dem Tenderdeckel. Schauen Sie mal den Deckel von unten an: Das Dreieck (wozu ist dieses?) weg und der Deckel passt. Der Mittelschleifer war dagegen kein Problem.

Heino Derjong, E-Mail

Leistungsmerkmale

***Betrifft:** „Das goldene Gleis", Heft 2/2009*

Ihre Fragen zur Verleihung des goldenen Gleises lassen Wünsche offen. Wenn nach der Güte der Prüfberichte, der Vorstellung neuer Fahrzeuge oder einer Titelgeschichte eine Bewertung vergeben werden soll, kann man nur eine Note ohne jede Erläuterung abgeben. Wichtig sind meiner Meinung nach aber die Gründe für die Beurteilung, sei sie nun gut oder schlecht. Bei der Prüfung oder Vorstellung von Dampfloks vermisse ich fast immer Angaben über eingebaute oder nachrüstbare Dampfentwickler. Soundmodule hingegen werden immer erwähnt. Eine Dampflok mit Sound muss aber auch rauchen. Wenn man den Heizer beim Kohleschaufeln hört, die Lok zischend und fauchend fährt, pfeift und bimmelt, darf der Dampf nicht fehlen. Wenn Ihr Testbericht eine Kaufhilfe sein soll, sind genaue Angaben über alle Leistungsmerkmale wichtiger als kleine Maßabweichungen.

Wilhelm Meister, 90350 Nürnberg

Hartmannmühle

***Betrifft:** „Gruß vom Geising", 3/2009*

Es wurde kein Basalt vom Geising nach Lauenstein mit der Seilbahn transportiert. Richtig ist vielmehr, dass der Basalt mit der Seilbahn am km 34,4 über die Strecke der Müglitztalbahn ins Tal nach Hartmannmühle befördert wurde.

Günter Börner, 01773 Altenberg

Straßenbahn

***Betrifft:** „Sperber-Nest", Heft 2/2009*

Vor mir liegt Ihr sehr ausführlicher Beitrag über einen der, nicht nur für mich, interessantesten Triebwagenzüge. Diesen Zug durfte ich bei früheren Urlauben im Zillertal persönlich kennenlernen und bin dann auch mehrmals mit ihm im Zillertal unterwegs gewesen. Übrigens wurde er im Zillertal überwiegend von Einheimischen und Touristen als „Straßenbahn" bezeichnet, die Bezeichnung „Sperber" habe ich dort so gut wie nie gehört. In den späten 70er-Jahren erhielt der komplette Zug eine orangene Farbgebung. Die letzten Jahre vor dem Verkauf stand er nur noch in der Remise in Jenbach.

Uwe Schlüter, 31137 Hildesheim

Schwerer Schlag

***Betrifft:** „Zur Neige gegangen", Heft 1/2009*

Der Artikel spricht Bände, aber, die Ursache ist erklärlich: Die Bildungskrise und das Übergewicht betriebswirtschaftlichen Denkens über technisch saubere Lösungen sind in den Führungsetagen, auch offenbar in den akademischen Einrichtungen und der Professorengilde angekommen. Der Neitech-ICE ist gefloppt. Man traut sich nur (noch) nicht, es so zu nennen. Es soll ja schon einen Nachfolger (Valero) mit wesentlich verstärkten Achsen geben. Dem Ruf des deutschen Maschinenbaus wird mit dieser Affäre ein schwerer Schlag versetzt. Den Neitech-ICE sicher zu machen, bedeutet offenbar die Konstruktion neuer Drehgestelle, Bremsen und Achsen, wobei Zweifel erlaubt sind, ob die Wagenkästen überhaupt dazu taugen. Vorschlag: Den TGV in Deutschland allgemein einsetzen.

Dipl.-Ing. Lüder Gleichmann, 98693 Ilmenau

Länger als Öchsle

***Betrifft:** „Zukunft der Vergangenheit", Heft 3/09*

Schöner Artikel zur wunderbaren H0e-Anlage des MEC Leonberg. Im ersten Absatz hat sich aber gleich ein Fehler eingeschlichen. Zwar erfreut sich das „Öchsle" eines besonders guten Rufes als „schwäbisches Vorzeigebähnle", aber es ist nicht richtig, dass es 1983 die letzte in Betrieb befindliche Schmalspurbahn in Baden-Württemberg war. Die von Ihnen einen Satz zuvor bereits Ende der 60er-Jahre eingestellte Jagsttalbahn erfreute sich nämlich bis zur unrühmlichen Sperrung (bis heute ist sie nicht stillgelegt) Ende des Jahres 1988 (mithin also fünf Jahre länger als das Öchsle) sowohl großer Beliebtheit bei Schmalspurfreunden als auch eines planmäßigen Güterverkehrs. Die traurige Geschichte der letzten 20 Jahre, die in erster Linie auf Missachtung und Geringschätzung eines einzigartigen Schmalspur-Kleinods beruht, sei hier nicht noch einmal erläutert.

Harald Hechler, E-Mail

Holzroller-Umbau

***Betrifft:** „E-Lok-Finish für TT", Heft 3/2009*

Wie Herr Berge habe auch ich meine so genannten Holzroller (BR 211/242) umgebaut, aber das bereits vor zirka 20 beziehungsweise 30 Jahren. Meine Modelle sind allerdings noch weiter an das Vorbild angelehnt. So sind zuerst die Dachstromabnehmer gegen solche der heutigen Modellqualität ausgetauscht, dann die Frontschürzen entfernt worden, weil seit Anfang der 70er-Jahre keine Lok damit mehr ausgerüstet ist. Die Kupplung wurde zuletzt auch mittels PEHO-Kupplungen angebracht. Einige Loks erhielten bei mir auch einen Schneeräumer.

Wolfgang Döring, 01458 Ottendorf-Okrilla



Wissen fürs bessere Verständnis

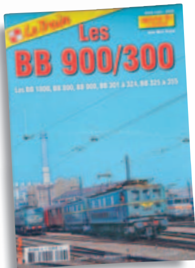
Friedrich Wilhelm Eckhardt: Die Konstruktion der Dampflokomotive und ihre Berechnung. Transpress-Verlag, Stuttgart 2009. ISBN 978-3-613-71348-2, 192 S.; 19,95 Euro.

■ Wiederauflagen, die die Welt nicht braucht, gibt es mittlerweile etliche. Das trifft auf das vorliegende Buch des 1961 verstorbenen Autors freilich nicht zu. Endlich mal eine gute Idee für ein Reprint, wie das so schön auf Neudeutsch heißt. Eckhardt, langjähriger Chefkonstrukteur der „Berliner Maschinenbau AG vormals Louis Schwartzkopff", legte seinerzeit mit diesem Buch ein Nachschlagwerk für Fachleute und solche, die es noch werden wollten, vor. Sein Wissensstand und der der Technik ist zwar jener bis 1952, aber das mindert nicht die Allgemeingültigkeit der Berechnungen und der meisten Konstruktionsprinzipien. Mit 107 Schwarzweiß-Abbildungen plus zwei Plänen mit Risszeichnungen der 42 und der 86 ist auch der Anschaulichkeit Genüge getan. *hc*

● ***Fazit: Für jeden, der mitreden will***

Kompakte Oltimer

Jean-Marc Dupuy: Les BB 900/300. Verlag Le Train, 2008. ISSN 1267-5008, 98 S. 71 Farb-, 79 Sw-Abbildungen; Preis: 18,30 Euro.



■ E-Lok-Oldtimer haben ebensoviel Charme wie Dampfloks. Gerade in Frankreich gibt es viele Baureihen, die oft 50 oder mehr Jahre Dienst taten. Kaum länger als eine V100 und mit 1760 PS (BB 900) beziehungsweise 2300 PS (BB 325 ff.) etwa so stark wie eine E44 mussten die Vierachser im schweren Personen- und Güterzugdienst im Gleichstrom-Netz oft zu zweit ran. Das Sonderheft ist, wie beim Verlag Le Train üblich, reichhaltig bebildert und macht darum selbst Altbau-E-Lokfans, die der französischen Sprache nicht mächtig sind, viel Spaß. Für Modellbahner, die das soeben erschienene H0-Modell der BB 900 von Roco (siehe auch Probefahrten) erworben haben, gehört das Heft zur Pflichtlektüre. *yo*

● ***Fazit: Für Fans französischer Altbau-E-Loks***

Reko-Jumbo unter Volldampf

RioGrande-Videothek: Die Stars der Schiene; Folge 64: Die Baureihe 58.30. DVD, Spielzeit 62 Minuten; Preis: 16,95 Euro.



■ Im vergangenen Jahr sorgte das H0-Modell der 58.30 für Furore. Sozusagen als Appetit-Anreger für diejenigen, die der Reko-58 noch nicht verfallen sind, bietet die RioGrande-Videothek nun eine passende DVD. In bewegten und bewegenden Bildern wird die Geschichte des Kraftpaketes geschildert. Man erlebt den Fünfkuppler vor schwersten Zügen, mit denen er sich durchs sächsische Hügelland kämpft. Auch Fans der Basisbaureihe 58 werden bedient. Historische Filmaufnahmen aus den 60er- und 70er-Jahren sowie solche aus den frühen 90er-Jahren setzen der mächtigen Reko-Lok ein würdiges Denkmal. *yo*

● ***Fazit: Unterhaltsames Portrait der zugkräftigen Mittelgebirgskönigin***

Doch-noch-Erfolgsgeschichte

Hans-Christoph Thiel, Christian Eißner: Wieder unter Dampf. Redaktions- u. Verlagsgesellschaft Freital-Pirna, Freital 2008. ISBN 978-3-936642-04-9, 176 S., 176 Abb.; Preis: 19,50 Euro.



■ Dem Wiederaufbau der Weißeritztalbahn nach der verheerenden Augustflut des Jahres 2002 ist dieser Band gewidmet. Auch dank der Unterstützung durch die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Sächsischen Zeitung, die für die Edition Sorge trug, gelang den beiden Autoren eine umfangreich bebilderte Dokumentation des bislang sechs Jahre währenden zähen Kampfs um das Weiterleben dieser schmalspurigen Strecke durch das Tal der Roten Weißeritz. Lesenswert ist aber auch die immerhin ein knappes Drittel des Buches einnehmende, trefflich illustrierte Bahnhistorie ab 1882. *hc*

● ***Fazit: Beispielhaft dokumentierte Verkehrs-, Zeit-, Politikhistorie***



Außerdem erschienen

Markantes Tatzlager-Krokodil

Konrad Koschinski: E 94. Technik und Einsatz, Museales und Aktuelles. EJ-Sonderausgabe 1/2009. Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2009. ISBN 978-3-89610-301-7, 88 Seiten, 47 Schwarzweiß-, 71 Farbabbildungen; Preis: Euro 12,50.

Ob Eisenschwein, deutsches Krokodil oder gar Heavy Metal, die Altbau-E-Loks der Baureihe 94 mit ihren gelenkigen Vorbauten und dem Tatzlagerantrieb sind bis heute unüberseh- und unüberhörbar. Unterstützt von zahlreichen, nicht selten bislang unveröffentlichten Fotos zeichnet der Autor ein fundiertes Portrait.

• **Mit ausführlicher Statistik**

Festschrift zur 150-Jahr-Feier

Lothar H. Hülsmann: Der Bahnhof Wissingen an der Hannoverschen Westbahn. Selbstverlag, Osnabrück 2008. Bezugsadresse: Lothar H. Hülsmann, Am Funkturm 28, 49082 Osnabrück. 96 Seiten, 105 Sw-, 90 Farbabb.; Preis: Euro 5,00.

Der in der regionalen Eisenbahn- und Modellbahnszene engagierte Aurtor legt mit seinem Beitrag zur Eisenbahngeschichte der Gemeinde Bissendorf an der Bahnstrecke Löhne – Rheine eine lesens- und sehenswerte Dokumentation vor.

• **Lokale Bahn- und Heimatgeschichte**



AUS DER IDEENKISTE

74-Führerhaus einfach lösen

Entgegen dem Testbericht in MEB-Ausgabe 2/2009 lässt sich das Führerhaus der Trix-74 nicht so leicht abziehen. Beschädigungen sind vorprogrammiert, wenn man zu herzhaft anfasst. Eine schonende Demontage ist möglich, wenn durch das vordere Seitenfenster ein kleiner Uhrmacherschraubenzieher geführt und der obere Teil des Kessels als Auflage für dessen Spitze benutzt wird. Ein kurzer Hebeldruck nach oben löst das Führerhaus. Gegebenenfalls ist alles auf der anderen Seite zu wiederholen. Damit Dellen im oberen Teil des Führerhausfensters vermieden werden, ist eine kleine Pappeinlage nützlich. Vorteilhaft ist weiter, die vier Haltenasen durch Befeilen etwas zu entschärfen; die Passungen sind so eng, dass das Führerhaus auch dann sicher einrastet. Man beachte aber: Nach einer Verglasung des Führerhauses ist diese Methode nicht mehr anwendbar.

Dieter Zachow

Lüftikus

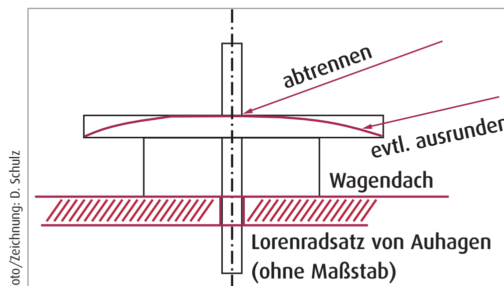
Lüfter der Bauart Flettner lassen sich leicht aus Spritzlingen von Auhagen nachbilden.

Beim Bau von Wagen im H0-Maßstab stellte ich fest, dass es keine vorbildähnlichen Lüfter der Bauart Flettner gibt. In der Bastelkiste fiel mir ein Kunststoff-Spritzling aus einem Auhagen-Bausatz in die Finger, mit dem man Kipploren basteln kann. Die Räder für diese Loren sind einzeln mit zwei Achsstummeln vorhanden und müssen nun zu Dachlüftern umgerüstet werden (siehe Skizze). Mit derart hergestellten Flettner-Lüftern lassen sich verschiedene Wagen ausrüsten; das Bild möge eine Anregung geben.

Dieter Schulz



Lüfter an einem russsichen Weitstreckenwagen.



Foto/Zeichnung: D. Schulz

Nur wenige Schritte sind zum Basteln erforderlich.

Mit ein paar Trix...

Flüssiges Roheisen in Spur N – zumindest die Illusion kann auch in 1:160 vermittelt werden.

Als Trix vor einigen Jahren die Roheisen- und Schlackewagen auf den Markt gebracht hatte, kaufte ich mir einen solchen Satz in Spur N mit dem Hintergedanken, auch flüssiges Roheisen zu transportieren – also den entsprechenden Eindruck zu vermitteln. An Material sind ein Batteriehalter, ein Minischalter, eine gelbe LED, eine Drei-Volt-Minibatterie und Watte erforderlich. Letztere sorgt für einen diffusen Eindruck. Bis auf die Watte sind alle Artikel mit unterschiedlichen Bestellnummern bei Conrad erhältlich. Der Batteriehalter muss so verkleinert werden, dass er noch die Batterie halten kann und in den Behälter passt. An den Batteriehalter werden der Schalter und die LED angelötet. Eine Spur einfacher ist es, die Verbindung der Drei-Volt-Batterie mit der LED direkt ohne Schalter vorzunehmen; die Brenndauer ist allerdings individuelle Erfahrungssache. Eine rote Folie deckt schließlich die winzige Leuchtkonstruktion ab.

Jürgen Lemke



Perfekte Illusion: Die Roheisenwagen beleben die N-Modellbahn.

Die Elektro-Artikel gibt es im Conrad-Sortiment.



Fotos (2): J. Lemke

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau?
Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Artemanos-Modellbaumseminar, **Teil 4** Laubherstellung



Josh: „Endgültige Modellblattgröße hängt ab von der Maschenweite."

Vom Haselnussblatt bis zum Majoran: Material natürlichen Ursprungs fürs Modellbaumlaub findet sich im Handumdrehen.

Die grüne Revolution



1 Der Haselnussstrauch (Corylus avellana) hat gezackte, rundliche Blätter mit kleiner Spitze.



2 Sie sind unser erklärter Favorit für die einfache Herstellung des Miniaturlaubs: Die zarten Blätter der Haselnusssprösslinge lohnen das Bücken.

Also, eigentlich ist es doch ganz einfach und auch so naheliegend: Wenn wir überzeugendes Modellbaumlaub haben wollen, warum nehmen wir es dann nicht gleich vom echten Baum?

Klar, es ist zunächst einmal zu groß. Doch zu dessen Miniaturisierung kommen wir alsbald. Also noch einmal: Warum nehmen wir nicht gleich echtes Laub?

Die Natur ist in unseren Breiten ein diesbezügliches Füllhorn, doch nicht jedes Laub eignet sich für unsere Zwecke gleich gut. Benötigt wird zartes Laub, das nach dem Trocknen spröde zerkrümelt und aus möglichst großen Blättern besteht, damit das Einsammeln nicht allzu große Mühe macht.

Unter diesen Gesichtspunkten scheiden manche Blattspender von vornherein aus. Der Rhabarber (Rheum palmatum) besitzt zwar riesige Blätter, die allerdings nicht verspröden, sondern faulend zerfallen. Die Blätter der Stieleiche (Quercus robur) wiederum sind zu fest. Und die immergrünen Blätter des Efeus (Hedera helix) und des Kirschlorbeers (Prunus laurocerasus) bleiben auch in trockenem Zustand noch zäh und elastisch, daher für unsere Zwecke gar nicht verwendbar.

Unser Favorit ist der Haselnussstrauch (Corylus avellana). Der Strauch wird bis zu vier Metern hoch und ist hierzulande sehr weit verbreitet. Er hat gezackte, rundliche Blätter mit kleiner Spitze, die besonders an den fast ständig neu aus dem umgebenden Boden schießenden Sprösslingen recht groß und zart sind.

Ebenso zarte, aber herzförmige, an der Basis leicht asymmetrische Blätter von etwas geringerer Größe liefern uns die Holländische Linde (Tilia x vulgaris) und viele andere Lindenarten. Bei der Holländischen Linde ist freilich die Neigung zur Sprossbildung aus dem Erdreich ringsum besonders ausgeprägt.

Schon etwas fester, aber nach dem Trocknen schön spröde sind die lanzettförmigen Blätter der Rotbuche (Fagus sylvatica). Die Rotbuche treibt kaum Bodensprösslinge aus, hält aber ihre unteren Zweige freundlicherweise in Griffhöhe bereit.

Wir sammeln von diesen Laubarten die ausgewachsenen, aber noch möglichst jun-



Von Laubbaum zu Laubbaum: Die Holländische Linde und andere Lindenarten liefern das Material für die Modellbaumbelaubung.

gen Blätter. Die Abbildungen 7, 8 und 9 auf Seite 48 zeigen jeweils oben links die eben getriebenen, noch unausgereiften Blätter, rechts daneben die Exemplare im besten Erntealter, unten links die älteren, aber noch verwendbaren und unten rechts die völlig durchgetrockneten Blätter.

Wenn wir nun auf einem Spaziergang mit wenigen Handgriffen die Objekte unserer neuen Sammelleidenschaft in einem Beutel oder besser noch in einem Korb verstaut haben, müssen sie bei der Rückkehr ins traute Heim umgehend zum Trocknen ausgebreitet werden. Es genügt in der Regel, sie in einem flachen, luftdurchlässigen Behältnis in loser Schichtung abzulegen. Die Trocknung erfolgt bei der Lagerung. Während der ersten Tage sollte man die Blätter von Hand öfter mal umschichten.

Luftfeuchte Lagerung unter Dach in halboffenen oder unbeheizten, aber gut durchlüfteten Räumen reicht zunächst, führt aber, abgesehen vielleicht von besonders heißen Sommerperioden, nicht zu dem gewünschten Versprödungseffekt. Den erreichen wir durch warmtrockene Lagerung in trockenen, beheizbaren Innenräumen mit einer Luftfeuchtigkeit, die nicht über 40 Prozent liegen sollte. Womit die Küche, nicht unbedingt zum Leidwesen der dort Regierenden, ob der Kochdünste schon mal ausscheidet.

Luftfeuchte und warmtrockene Blattlagerung

Übrigens: Innerhalb von Minuten werden die grundgetrockneten Blätter schön spröde auf einem Kuchenblech in der Backröhre, bei halboffener Klappe und einer eingestellten Temperatur von 100 Grad Celsius.

Sind die Blätter nun wirklich trockenspröde, können wir uns alsbald mit deren Miniaturisierung befassen.

Wie sie auf die gewünschte Modellgröße gebracht werden? Ganz einfach: Dazu verwenden wir ein gewöhnliches Küchensieb, ein Auffanggefäß für das Siebgut und zum Durchsieben wahlweise einen etwas stärker gebogenen Teelöffel oder Esslöffel, ein metallenes Kaffeelot oder einen Stößel respektive Mörser.

Bevor wir nun mit dem Zerstoßen und Sieben beginnen, nehmen wir zunächst unsere versprödeten Blätter in die Hand und zerreiben sie, selbstverständlich über dem Sieb, zwischen den Fingern. Je feiner uns das gelingt, desto geringer ist hernach der Aufwand beim Sieben. Die gröberen Blattrippen entfernen wir zuvor aus dem Sieb.

Die endgültige Modellblattgröße bestimmen wir je nach Gusto und gewähltem Maßstab durch die Maschenweite des Siebes. Wir verwenden ein großes Sieb, Durchmesser 20 Zentimeter, mit einer Maschenweite von etwa 1,5 Millimetern, ein mittleres Sieb, 16 →



3 Ebenfalls zarte, aber herzförmige, an der Basis leicht asymmetrische Blätter von geringerer Größe liefert die Holländische Linde (Tilia x vulgaris).



4 Auch bei der Holländischen Linde ist die Neigung zur Sprossbildung aus dem Boden besonders ausgeprägt, was das Ernten der Blätter erleichtert.



5 Schon etwas fester, aber nach dem Trocknen schön spröde sind Blätter der Rotbuche (Fagus sylvatica), die leider kaum Bodensprösslinge austreibt.



6 Die lanzettförmigen Blätter der Rotbuche sind zwar nicht bequem in Bodennähe zu pflücken, aber die unteren Zweige wachsen in Griffhöhe.



7 Vergleichshilfe bei der Suche in freier Natur: So sehen die einzelnen Blätter unterschiedlicher Größe des bis vier Meter hohen Haselnussstrauchs aus.



8 Bestimmungsmerkmale, die das Erkennen beim Suchen im Grünen ungemein erleichtern: So sehen die Blätter nicht nur der Holland-Linde aus.



9 Charakteristisches Merkmal der Rotbuche, nicht zu verwechseln mit der Blutbuche, ist nicht die Farbe der Blätter, sondern deren Lanzettform.



10 Pilzesammler und -sammlerinnen kennen das Prozedere: Auch unsere gesammelten Blätter werden daheim zum Trocknen lose ausgebreitet.



11 Wird nicht nur zum Transport, sondern auch zur Trocknung ein Behältnis verwendet, muss dieses in jedem Fall luftdurchlässig sein.

Zentimeter Durchmesser, mit einer Maschenweite von einem Millimeter und ein kleines Sieb (es gibt auch große mit dieser Maschenweite) von zehn Zentimetern im Durchmesser, mit einer Maschenweite von einem halben Millimeter.

Der Siebvorgang ist genaugenommen ein Pürieren, weshalb wir das in Zukunft auch so nennen werden. Mit Hilfe unserer erwähnten Pürierwerkzeuge zerkleinern wir die Blattreste weiter und pressen sie in einer mahlenden oder auch abscherenden Bewegung durch die Siebmaschen. Bei Verwendung eines Löffels statt des Mörserstößels wird der Abschereffekt größer, wenn der leicht verkantet eingesetzte Löffel scharf geschliffene Kanten aufweist.



12 Die festeren Rotbuchenblätter sind nicht so anfällig fürs Verfaulen, doch zu dicke Lagerschichten können selbst bei ihnen Nebenwirkungen auslösen.



13 Die Utensilien fürs Herstellen des Modelllaubs finden sich in jeder Küche: Schüssel, Sieb, Löffel, Kaffeelot oder auch ein Mörser.



14 Je feiner und gleichmäßiger die getrockenen Blätter zerrieben werden, desto geringer ist dann der Aufwand beim Aussieben.



15 Der Siebvorgang ist eigentlich nichts anderes als ein Pürieren. Mit Druck und mahlenden Bewegungen wird der Löffel über die Siebmaschen geführt.



16 Das durchgesiebte Naturlaub, hier eine Mischung aus Haselnuss- und aus Lindenblättern, harrt nun der baldigen Verwendung als Modelllaub.



17 Statt echten Laubs kann man auch auf Produkte der Gewürzindustrie zurückgreifen: Zum Beispiel gerebelter Majoran eignet sich ebenfalls sehr gut.

Fotos: Joachim Schulz

Grundsätzlich empfehlenswert ist ein Gemisch der eingangs aufgeführten Blattarten. In unserem bebilderten Beispiel (Abb. 16) handelt es sich um Haselnuss- und Lindenblätter. Die Haselnussblätter haben eine dunkelgrüne Ober- und eine blassgrüne Unterseite. Die Lindenblätter changieren leicht ins Bräunliche oder Gelbliche.

So entsteht bereits beim rohen Modellbaumlaub ein facettenreiches Farbenspiel aus dem in unterschiedlichen Mengen verbliebenen natürlichen Chlorophyll. Es ist zwar nicht vollständig unempfindlich gegen ultraviolettes Licht, die so genannten UV-Strahlen, und bleicht in direktem Sonnenschein allmählich aus, doch im Zimmereinsatz ist dieses Farbenspiel für lange Zeit stabil. Es bietet zudem eine interessante Grundlage für mögliche Färbetechniken des Modelllaubs, die wir in den nächsten Teilen des Modellbaumseminars kennenlernen werden.

Übrigens: Dass die getrockneten und miniaturisierten Blätter nicht mehr saftgrün sind, gereicht uns zum Vorteil. Verwenden wir sie nämlich zusammen mit herkömmlichen Schaumstoffflocken, entsteht durch letztere eine kräftige Grundfärbung in der Baumkrone, und das Naturlaub setzt mit vielfältigem Farbspiel die Lichter im Außenbereich des Baums, dämpft damit gleichzeitig die Farbintensität der Schaumstoffflocken.

Gute Mischung: Naturlaub und Flockenmaterial

Zugleich verlieren die Flocken durch den Naturlaubüberzug auch den typisch kugeligen und porigen Charakter, bieten aber weiterhin die luftig, leichte Füllung der Baumkronen. Das nicht zu verachtende Ergebnis zeigt das letzte Bild in Teil 2 unseres Modellbaumseminars (MODELLEISENBAHNER, Heft 2/2009, S. 53 unten).

Auf Modellbahnen sind sozusagen weit entfernt stehende Bäume allgemein genau so gefärbt wie jene im Vordergrund. Das freilich entspricht nicht der natürlichen Vergrauung jeglicher Farben zum Horizont hin. Mit unserer Belaubungstechnik können wir jedoch durch die Verwendung von ungefärbtem oder abgestuft nur schwach gefärbtem Naturlaub eine höchst natürliche Tiefenwirkung erzielen.

Sollten unsere Laubbäume durch UV-Einwirkung oder auch durch gewöhnlichen Staub, den natürlichen Feind aller Modellbahner und -bahnerinnen, im Lauf der Jahre zu stark ergrauen, ist das kein Problem. Schließlich können wir sie jederzeit nachfärben.

Wer nun trotzdem so gar keine Lust zum Blättersammeln hat, der braucht auf Naturlaub dennoch nicht verzichten: Mit gerebeltem Majoran und dem Pürierverfahren ist man sogar unabhängig von den Jahreszeiten. Bis zum nächsten Mal, dann bauen wir unsere ersten Bäume! *Josh/hc*



Steter *WANDEL*

Kein Gebäude von der Stange: Rolf Siedler beweist hier erneut den kreativen Umgang mit Standardbausätzen.

Auf den individuellen Charakter kommt es an: Mit geschickten Trennschnitten, veränderter Kombination der Teile und neuer Farbgebung lässt sich schon aus einem Bausatz ein Gebäude zaubern, das nicht mehr gleich auf den ersten Blick bereits als Standardmodell der Zubehörindustrie zu identifizieren ist.

Am Beispiel des Empfangsgebäudes an der H0-Hochbahn zeigt sich zudem, dass mit Bausatzumwandlungen auch beengten Platzverhältnissen noch durchaus überzeugende Lösungen abgerungen werden können. Zumal am vorderen Anlagenrand eine derart ungewöhnliche Konstruktion mit überbauter Straßendurchfahrt auch die entsprechende Beachtung findet.

Als H0-Basisbausatz für das Empfangsgebäude diente einmal mehr die Kibri-Realschule, die auch als Bahnbetriebsgebäude angeboten wurde (vgl. MODELLEISENBAHNER, Juni 2008, S. 52 ff: „Teile-Resultate“). Mit der Erweiterung der Erdge-



Die engen Platzverhältnisse erfordern individuelle Lösungen, die gerade am Anlagenrand aber besondere Beachtung finden.



Für das ungewöhnliche Empfangsgebäude mit Durchfahrt erfuhr der Kibri-H0-Realschulbausatz eine Umwandlung.

schossfenster zu Arkadenöffnungen, der Umdeutung von 120 Relingsäulchen aus dem Schiffsmodellbau in Baluster und einer die Dachbrüstung abschließenden feinen Kunststoffleiste zeigt der Bahnhofsbau Charakter. Das Dach wurde über einer Hilfskonstruktion aus Vollmer-Dachplatten der neuen Gebäudeform angepasst. Selbiges gilt auch für das umlaufende Dachgesims aus den Originalbausatzteilen.

Räumliche Enge, die bei gewachsener innerstädtischer Bebauung auch beim Vorbild keineswegs ungewöhnlich ist, zwingt gerade bei der Anlagengestaltung zu kreativen Problemlösungen.

Die Arkadenvariante erlaubt beispielsweise auch eine Bebauung am hinteren Anlagenstraßenrand, ohne auf den Bürgersteig verzichten zu müssen (siehe nebenstehendes Bild). Hinter dem markanten Amtsgebäude verbirgt sich das seinerzeitige Pola-Unfallkrankenhaus, das die beiden Obergeschosse und, hinter die Kibri-Arkaden versetzt, auch das Parterre lieferte. Das Dach und die Gauben entstanden aus Pola-Bausatzresten.

Für einen reizvollen Kontrast und zugleich ebenfalls den Erhalt des Bürgersteigs an einer Engstelle sorgt die mit Kibri-Arkaden abgewandelte Pola-Volksschule als historisches Stadthaus neben moderner Bebauung. *Rolf Siedler/hc*

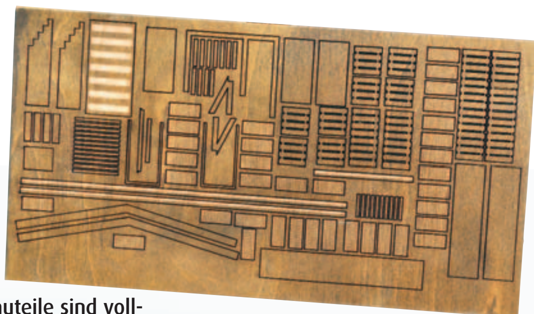


Markantes Amtsgebäude: Aus Pola-Unfallkrankenhaus und Kibri-Arkadenteilen entstand der Traufenbau in H0.



Neben dem abgewandelten Kibri-Bausatz B-8222 (lks.) zeigt auch die Pola-Volksschule höchst individuelle Züge.

Fotos: Siedler



Die Bauteile sind vollständig und stegfrei herausgelasert und kleben auf einem Träger.

Laser-geschnittene Bausätze sind das Thema der Stunde. Auch bei IMS-Modellbau gibt es Gebäude für die Spuren 0, H0, N und Z.

Schön schief

Der noch junge Hersteller IMS-Modellbau bietet unter anderen mehrere Bauwerke nach Vorbildern aus dem Schweizer Wallis an. Beim vorliegenden „Berghaus im Obergoms" handelt es sich um einen Bausatz aus Holz, Papier und Kapa-Line (Leichtstoffplatte).

Die Teile sind sauber aus fix und fertig gebeizten Sperrholzplatten herausgelasert. Damit die Einzelteile nicht beschädigt werden, sind die Sperrholzplatten auf mit Haftkleber beschichteter Pappe fixiert. Fenster und Türen sind aus Papier und bei jüngeren Bausätzen aus Glasfaserpapier gelasert. Einzige Kunststoffteile sind die Füllung der Kapaplatte für die

Grundmauern und die Verglasung.

„Kreativ – innovativ“, so steht es über der Montageanleitung. Der Schwerpunkt liegt ein wenig auf kreativ, denn zum Bau benötigt man etwas bastlerisches Einfühlungsvermögen. Wer eine Bauanleitung mit genauen Vorgaben erwartet, wird enttäuscht. Die vierseitige Montageanleitung zeigt zwar die Laservorlage und fünf Bilder mit nummerierten Teilen, jedoch ist die genaue Lage nicht definiert. Bei den großen Teilen ist das kein Problem, da die Eckverzinkungen die Lage vorgeben, Firstpfette und Dachplatten lassen auch keinen Spielraum zu, also bis dahin ein problemloser Zusammenbau.

Ponal als Kleber wird empfohlen und kann auch verwendet werden. Wiccoll- oder Kittifix-Papierkleber sind eine ebenso gute Empfehlung. Beide trocknen glasklar auf. Feuchte Reste lassen sich mit einem nassen Pinsel mühelos entfernen. Außerdem sind beide Kleber auch in getrocknetem Zustand etwas elastisch und kommen so dem Werkstoff Holz entgegen.

● *Grundmauer*

Die vier Kapa-Line-Teile werden rechtwinklig und außen bündig zusammengeklebt. Ein kleiner Anschlagwinkel als Klebehilfe leistet gute Dienste. Sind die Verbindungen fest, kann man nun entscheiden, ob die durch den →



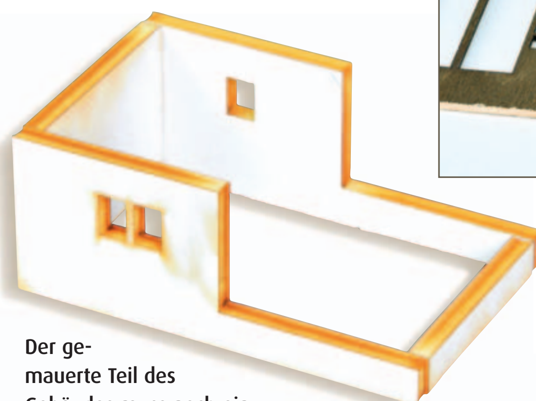
Das Abziehen der Trägerpappe sollte mit erhöhter Vorsicht erfolgen, damit die empfindlichen Holzteile nicht beschädigt werden.



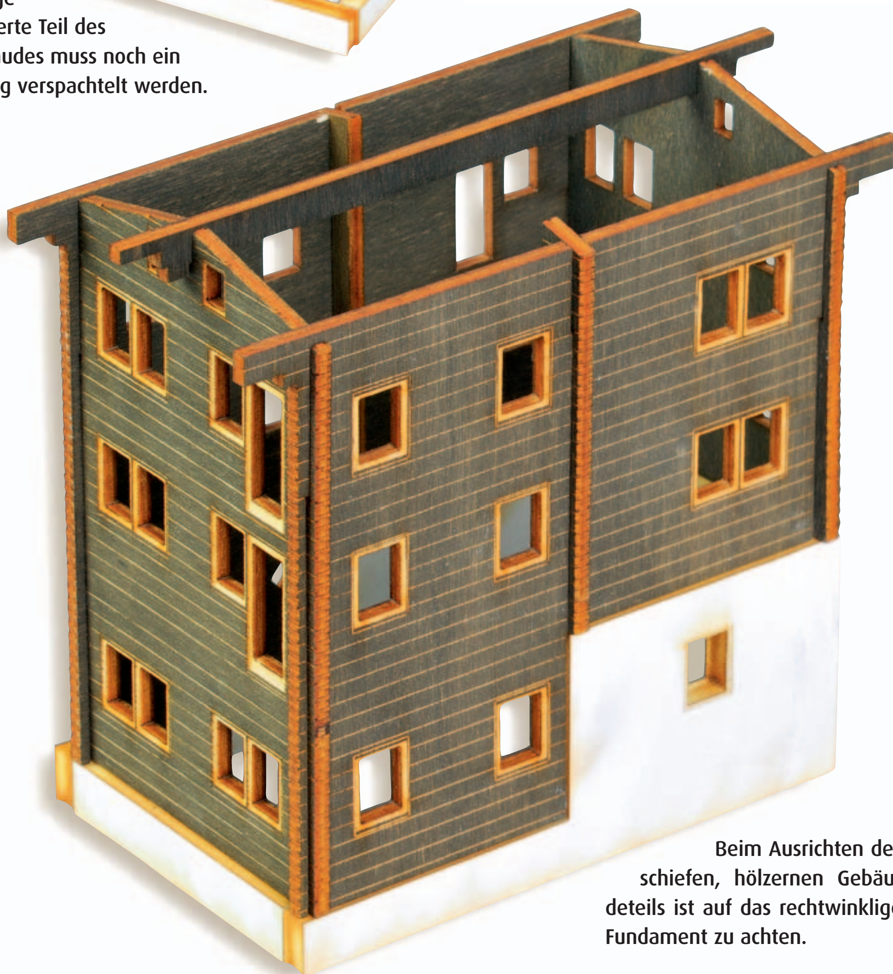
Auf dem Papp-Träger bleiben nach dem Abziehen stets ein paar Teile kleben. Die benötigten muss man vorsichtig abheben.



Wo der Laser das Holz nicht vollständig durchschnitt, soll man ein Skalpell zu Hilfe nehmen, um verbliebene Restfasern abzutrennen.

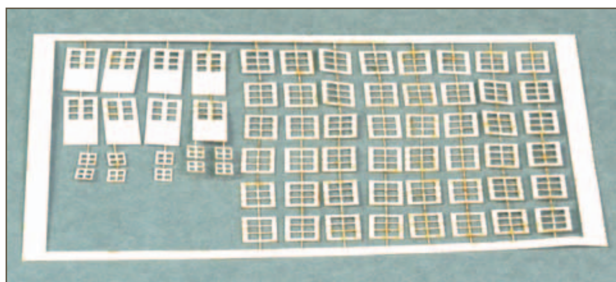


Der gemauerte Teil des Gebäudes muss noch ein wenig verspachtelt werden.



Beim Ausrichten des schiefen, hölzernen Gebäudeteils ist auf das rechtwinklige Fundament zu achten.

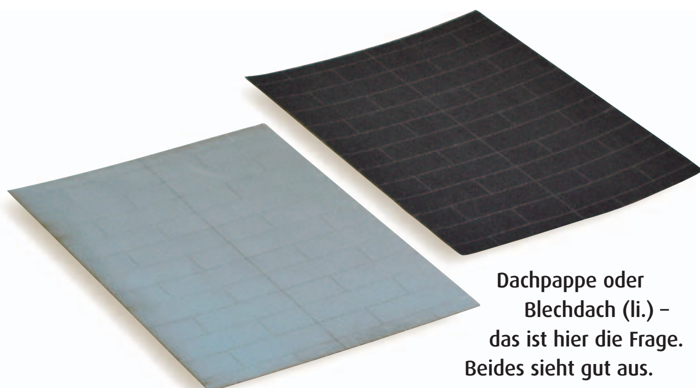
Die Fenster- und Türrahmen sind ebenfalls sehr fein gelasert und mit Vorsicht zu behandeln.



Fotos: Rainer Albrecht



Links sind von außen eingesetzte Fenster zu sehen, die rechte Gebäudehälfte besitzt innere Fensterrahmen.



Dachpappe oder Blechdach (li.) – das ist hier die Frage. Beides sieht gut aus.

Laserstrahl entstandenen Hohlkehlen so bleiben sollen oder nicht. Besser ist es jedoch, die eingefallenen Schnittstellen mit feinem Spachtel auszufüllen. Nach dem Trocknen der Spachtelmasse wird mit 600er-Nassschleifpapier geglättet und anschließend verputzt. So sind in jedem Fall schöne Ecken garantiert. Zum Verputzen der Grundmauer ist zunächst Kleber flächig dünn aufzubringen und dann mit dem beigelegten feinen Sand zu bestreuen. Überschüssiger Sand wird einfach weggeblasen. Anschließend kann mit weißer Abtönfarbe gestrichen werden.

Beim Ausprobieren der Holzkonstruktion bitte nicht erschrecken. Das IMS-Team hat am Vorbild festgestellt, dass es, aus welchem Grund auch immer, nicht rechtwinklig ist. Eine kurze und eine lange Seite bescheren uns, originalgetreu, ein schiefes Haus. Das ist allerdings später kaum wahrnehmbar! Nun ist auf den Grundmauern der Holzaufsatz auszurichten und dieser von innen mit dem Erdgeschoss zu verkleben.

Typischer Indikator einer alpinen H0-Anlage

● *Eingang und Fenster*

Bevor man das Dach aufsetzt, klebt man die Fenster und die Klarsichtfolie ein. Den Treppenaufgang befestigen wir so im Eingangsbereich, dass die Vordachkonstruktion am Podest bündig abschließt und zwischen Türrahmen und Erdgeschossmauer passt.

Das Geländer ist ebenfalls aus Papier gelasert. Ob mittig zwischen die Balken oder außen aufgesetzt, bleibt jedem selbst überlassen. Allerdings sollte es erst zum Schluss angeklebt werden, damit die feinen Teile nicht deformiert werden. Die Fenster sind aus Glasfaserpapier (bei der älteren Ausführung aus normalem Papier) hergestellt. Für alpine Schweizer Bauten sind außen liegende Doppelfenster durchaus typisch. Bei unserem Bausatz werden die äußeren Fenster beziehungsweise Türen ohne Fensterglas zentriert in die eingelassenen Rahmen geklebt, was den guten Gesamteindruck überhaupt nicht stört. Tipp: Fenster mit einer spitzen Pinzette aufnehmen, mit einer Stopfnadel oder dünnem Draht punktuell am Fensterrand winzige Tröpfchen Kleber setzen und dann mit einer zweiten Spitzpinzette das Fenster platzieren. Sollte etwas Kleber zu sehen sein, so ist das nicht weiter tragisch, denn dieser trocknet glasklar auf. Man kann ihn aber auch mit einem feuchten Pinsel entfernen.

Wer möchte, kann das Haus auch nur mit inneren Fenstern ausrüsten. Der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt.

Nun können die Dachplatten aufgesetzt werden. Die Eindeckung kann entweder mit Dachpappen- oder Blechimitation erfolgen. Die Enden der Sparren werden symmetrisch an der Unterseite verteilt und fixiert.

Die Balkonböden werden eingepasst und angeklebt. Die Geländer sind eigentlich an den Ecken stumpf zusammenzufügen. Schöner sieht es aber am Ende aus, wenn man die Ecken 45 Grad anschrägt und auf Gehrung verklebt.

Nun werden die Fensterläden gemäß den beigelegten Bildern fixiert, der bereits farblich behandelte Schornstein an die Dachschräge angepasst und etwa mittig und in Firstnähe angeklebt.

Mit Puder werden am fertigen Haus vorsichtig Wetter- und Nässespuren gestaltet. Dann kann das kleine Traumhaus in die Landschaft eingesetzt werden.

Ein Bausatz, der Vorkenntnisse im Modellbau voraussetzt. Die reine Bauzeit beträgt etwa neun Stunden. Die aufgewendete Mühe schlägt sich in einem schönen H0-Haus nieder. Infos zum Modell gibt es bei: IMS, Dresdener Str. 3, 32574 Kirchhain, info@kreativ-innovativ.de, www.ims-modell.de. *Rainer Albrecht/al*



Modellbahn-ABC

Vor allem auf Kleinanlagen dominieren aus Platzgründen oftmals recht steile Hänge, die sich mit Felsformationen glaubhaft kaschieren lassen.

F wie Felsen

Der Eilige kann auf Gießformen zurückgreifen, wie sie beispielsweise die Wangener Firma Noch anbietet. Zum Gießen eignet sich rasch bindender Modellgips am besten.

Wer aber als Anfänger Experimente nicht scheut, versucht sich gleich auf dem etwas anspruchsvolleren Gebiete des vollständigen Eigenbaus individueller Felsen. Die Wahl des richtigen Gipsmaterials erweist sich als Basis für späteren Erfolg: So empfehle ich hierfür vor allem aufgrund seiner recht langen Verarbeitungszeit Goldband-Fertigputzgips. Doch auch in Sachen Grundstruktur und Hafteigenschaften eignet sich dieses Material zur Gesteinsnachbildung vortrefflich.

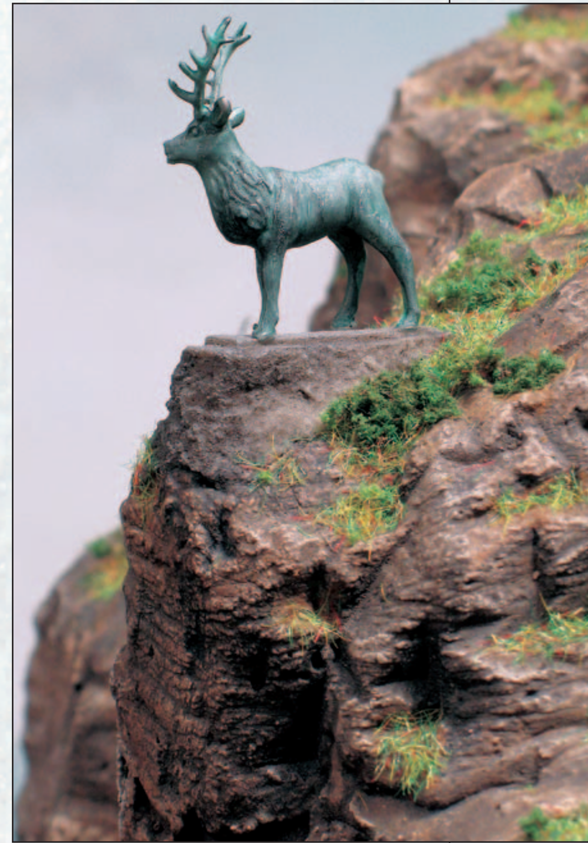
Zunächst füllt man den Anrührbecher aus Gummi zu zirka einem Fünftel mit Wasser. Nun gibt man Fertigputzgips-Pulver hinzu und rührt es mittels eines nicht zu breiten Spachtels gleichmäßig ein. Die richtige Konsistenz hat unser Gipsmaterial, wenn es bei umgedrehtem Gummibecher nicht mehr herausfließt.

Völlig gleich, ob die Geländebasis aus Styropor, Styrodur oder Drahtgewebe besteht, der Fertigputzgips wird stets dick aufgetragen und bereits im nassen Zustand bestmöglich mit der Spachtelklinge in Form gebracht. Vorbildfotos im Blick, mag dies gleich etwas besser gelingen.

Gehärtet, doch noch leicht feucht präsentiert sich unser Felsen am nächsten Tag, wenn wir uns mit dem Stechbeitel bildhauerisch ans Werk machen. Falls der Stechbeitel einmal übers Ziel hinausschießen sollte, verschließt man derartige Löcher mit frischem Gips. Scharfe Felskanten ergeben sich, wenn man nach vollständiger Trocknung nochmals behutsam nacharbeitet. Mit einer Drahtbürste lassen sich feine Sedimentstrukturen einarbeiten.

Die Farbgebung erfolgt zunächst in den dunkelsten Tönen des nachgebildeten Gesteins in Lasurtechnik (stark mit Wasser verdünnte Farbe). Zuletzt graniert man die vollständig getrocknete Gipsreplik in den hellsten spezifischen Farbtönen des Vorbildgesteins.

Michael Robert Gauß



Der Hirschsprung des Schwarzwälder Höllentals samt Denkmal entstand in 1:87.



Nicht zimperlich sollte der Modellbauer beim satten Gipsauftrag sein.



Bildhauermanier: Abgeschlagen wird alles, was nicht nach Fels ausschaut!

Tiefe: Die Farblasuren fließen in die Feinstrukturen unserer Gravuren.





Plastisch heben sich die Spitzen der Felsstruktur dank Granierens hervor.

Fotos: M. R. Gauß



Gut gestaltet sind die Radsätze wie auch das gesamte Fahrwerk.

Tillig legt mit der Neubau-E-Lok 189 ein in mehreren Ländern und bei vielen Bahnen eingesetztes Fahrzeug als Modell in TT auf.

Europa-Lizenz

Die Viersystemlok der DB-Baureihe 189 stammt als Variante der Euro-Sprinter-Familie von Siemens und hört auf die Herstellerbezeichnung ES64F4. Sie kann in allen auf europäischen Normalspurstrecken gebräuchlichen Stromsystemen eingesetzt werden und hat mittlerweile Zulassungen für die Nachbarländer Deutschlands sowie Italien und Schweden.

Seit Januar ist nun das von Tillig hergestellte TT-Modell erhältlich. Auf den ersten Blick beeindruckt das ungewöhnliche, gut umgesetzte äußere Erscheinungsbild der Maschine. Vier neu entwickelte Stromabnehmer und zahlreiche einzeln eingesetzte Teile bilden auch im Modell die umfangreiche Dachlandschaft. Schade, dass einige Teile zu streng nach Plastik aussehen; wen das stört, der kann mit ein wenig Farbe nachhelfen. Auch das Fahrwerk einschließlich Radsätzen setzt den guten Eindruck der Formgebung fort. An der Farbgebung des Gehäuses gibt es ansonsten nichts auszusetzen.

Diffizil bleibt bei Tillig-Triebfahrzeugen das Anbringen der Zurüstteile: Sie passen schlecht (Löcher müssen entweder aufgeweitet werden oder sind zu groß) und halten nur mit Sekundenkleber (von innen, Lokomotivgehäuse abnehmen). Es bleibt zu fragen, ob die Fahrzeuge wirklich so viel optisch gewinnen oder ob es mit in die Spritzform integrierten Details nicht auch getan wäre?

Fahr- und Zugkraftwerte sind hingegen aller Ehren wert (siehe Steckbrief); vorbildnahe lange Güterzüge auch in der Steigung sind kein Problem für die Lok. Sie übertritt kaum die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit und erreicht mit 152 km/h eine sehr anerkennenswerte Modellgeschwindigkeit. Ab zirka zwei Volt tritt kaltweißes Licht aus den Frontlampen aus.

Enge Radien sind bei einer Drehgestelllokomotive kein Problem. Allerdings kann es passieren, dass die TT-189 mit den alten BTTB-Weichen-Wechselantrieben von Mitte der 1970er-Jahre in unschöne Berührung kommt, da die Rangierertritte an der Lok doch recht weit nach außen ragen.

Erstmals kann eine Tillig-Lok mit einem „PluX 12"-Decoder (zwölfpolige Schnittstelle nach NEM 658) versehen werden; die Decoder selbst will Tillig noch in diesem Quartal anbieten. Die Ausrüstung mit sechspoligem Decoder (nach NEM 651) ist möglich, gestattet laut Hersteller aber nur einen Teil der Digitalfunktionen. Bei der Demontage des Lokomotivge-

AUF EINEN BLICK

PRO *Formgebung; Beschriftung; Detaillierung; Maßstäblichkeit; Fahr- und Zugkraftwerte*

KONTRA *Plastik-Eindruck von Teilen der Dachaufbauten; Zurüsten*

PREIS *154,90 Euro (UVP)*

URTEILE

Nach französischem Vorbild fertigt Roco ein H0-Modell der BB 900.

Treue Seele

Ab 1936 beschaffte die später in den Französischen Staatsbahnen (SNCF) aufgegangene Bahngesellschaft Etat 35 Loks für Personen- und Güterzüge. Die zunächst als BB 101 bis 135 bezeichneten Loks wurden bei der SNCF (das Roco-Vorbild fuhr bis 1987) als BB 900 geführt. Das Bw Limoges beheimatete von Anfang an etliche Maschinen der Baureihe und war auch deren Auslauf-Bw.

Altbau-E-Lok-Fans werden das H0-Modell der BB 900 mit ihrem kantigen Aufbau, den zierlichen Stromabnehmern und den genieteten Drehgestellen lieben. Die türkise Lackierung steht der Französin seit den 50er-Jahren, weshalb das Modell für die Epochen III und IV einsetzbar ist. Sämtliche Griffstangen und die meisten anderen Zurüstteile sind ab Werk montiert. Wer möchte, kann noch Scheibenwischer anstecken und eine Stirnseite mit Schlauchkupplungen aufrüsten. Außerdem liegen dem Modell geätzte Schilder bei. Die vorbildgerechten Gravuren am Gehäuse gerieten scharfkantig, die Niete sind in korrekter Größe ausgeführt. In die Führerstände ragen voluminöse Sichtblenden vor den Getriebekästen. Die Drehgestelle weisen stimmige Proportionen, in Radebene liegende Bremsklötze und separat angesetzte Achslagerdeckel und Sand-

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Formgebung; feine Details; geätzte Lokschilder liegen bei; gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Recht lauter Antrieb; Hähne am Rahmen fehlen*

PREIS *UVP: 149 Euro*

URTEILE



Alles drin, alles drauf, alles dran: Mit ihrer Ausrüstung könnt die 189 durch halb Europa fahren. Tilligs Modell ist ebenfalls gerüstet.

häuses fallen leider die Fenstereinsätze und auch die Lampenimitationen sehr leicht heraus.

Für den empfohlenen Verkaufspreis gibt es eine gut detaillierte und zugkräftige moderne E-Lok, die sicher noch mit Varianten den Epoche-V-Maschinenpark bereichern wird. Leider verhagelt das vorherige Zurüsten ungetrübten Spaß.

Henning Bösherz

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt: 152 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) bei 11 Volt
- Auslauf aus V_{max} 120 mm
- Anfahren bei 1,5 Volt mit <5 km/h
- Kriechen bei 1,5 Volt mit <5 km/h
- **Zugkraft Ebene:** Zug mit 44 Achsen
- **Zugkraft 3% Steigung:** 32 Achsen
- **Kleinster befahrener Radius:** 286 mm
- **Gewicht:** 179 Gramm
- **Hersteller:** Tillig
- **Katalognummer:** 02470
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Motor:** Fünfpolmotor mit zwei Schwungmassen
- **Digitalschnittstelle:** PluX 12 (NEM 658); NEM-651-Decoder möglich

---

streurohre auf. Die Hähne auf der in Fahrtrichtung jeweils linken Seite, auf Höhe der Drehgestelle hat Roco eingespart. Die Stromabnehmer samt Antrieben geben die Form der Originale sehr gut wieder.

Die Technik der 308 g schweren BB 900 ist trotz des etwas lauten Getriebegeräuschs auf der Höhe der Zeit. Zwischen der Anfahr-Geschwindigkeit von 1 km/h bei 1,5 V bis zum leicht überhöhten Maximal-Tempo von 144 km/h (Vorbild 95 km/h) bei 12 V bleibt ein vorbildlich großer Regelbereich. In der Drei-Prozent-Steigung befördert die Lok sechs, in der Ebene acht vierachsige Schnellzugwagen. Mindestens einen Wagen mehr darf man anhängen, wenn die mit Haftreifen bestückte Achse zum Zug zeigt. Wenig Erhellendes trägt die schwache Beleuchtung zur Bewertung bei. Das leicht abzuspreizende Gehäuse und das große Decoderfach machen eine Digitalisierung einfach.

Für den unverbindlich empfohlenen Preis ist die französische Epoche-IV-Lok ein faires Angebot und eine ideale Ergänzung zur famosen 2D2 aus dem Hause Roco. *Jochen Frickel*



Die knuffige Französin ist vorbildgerecht detailliert und weist gute Fahreigenschaften auf.

Mit der USRA Light Mikado stellt MTH das H0-Modell einer amerikanischen Allzweck-Dampflokomotive vor.

Iron Mike

Iron Mike lautet der Spitzname des Boxers Mike Tyson. Unter US-Eisenbahnfans kürzt man die Achsfolgenbezeichnung Mikado launig Mike ab. Im Gegensatz zu Tysons Faust besteht das H0-Modell der 2-8-2-Dampflok tatsächlich aus Metall.

Die Mikado-Lok war Mädchen für alles. Sie beförderte Personen- und Güterzüge, eilte über Haupt- und kroch über marode Nebenstrecken. Auch im Nahgüterzugdienst waren die Mikes zu sehen. Erfreulich ist, dass MTH (Import über Easygleis, Michael Neidhardt, Dorfstr. 13, 15326 Mallnow, Tel. 033602/2906, www.easygleis.de) mit der Mikado einen Typ gewählt hat, der gerade beim Nahgüterzug- oder Personenzugdienst mit häufigen Stopps die Geräusch-Funktionen und den radsynchronen Dampfausstoß so richtig zur Geltung kommen lässt. Bei der Aktivierung der Rauchfunktion im Digitalbetrieb ist ein permanenter Luftaustausch im Modellbahnzimmer ratsam. Dann entfaltet die Mikado Dampflok-Feeling pur. Analog-Bahner, die ihre Lok als Nichtraucherin betreiben wollen, finden unter dem Wasserkastendeckel im Tender einen Schiebeschalter, mit dem man den Rauch abschaltet.

Da die Mikado auf eine Betriebsspannung von 16 V (Gleichstrom) ausgelegt ist und bis 24 Volt verträgt, sollte der Trafo deutlich mehr als 12 V (bei 14 V fährt die Mikado mit 53 km/h) abgeben. Der Decoder ist so ausgelegt, dass jede der 128 Fahrstufen etwa 1,6 km/h entspricht. Dass der Decoder keine Veränderung der Höchst- und Mittengeschwindigkeit erlaubt, ist kein Problem, da die Spannung im Decoder begrenzt wurde und so ab der 58. Fahrstufe keine Geschwindigkeitszunahme mehr erfolgt. So rollt die Mikado mit maximal 112 km/h durch die Lande. Wie ein Boxer entfaltet die Lok unter Belastung erstaunliche Kräfte: Dank zweier Haftreifen darf der Güterzug in der Ebene 33 Wagen lang sein. Mehr als fünf Wagen braucht man auch in der Drei-Prozent-Steigung nicht abzuhängen.

Das Vorbild der MTH-Lok entstammt einem Entwurf der United States Railway Administration (USRA). Dass 625 Exemplare der mit einer Achslast von nur knapp über 20 t für US-Verhältnisse leichtgewichti-

AUF EINEN BLICK

PRO *Metallausführung; feine Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften; Sound-Funktionen auch analog; radsynchroner Dampfausstoß; hohe Zugkraft*

KONTRA *Analog zu langsam; Abstand zwischen Lok und Tender*

PREIS *UVP 359 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Be- und Entladung der Wagen finden grundsätzlich in einem geschlossenen Unterstand statt.

Makette stellt international einsetzbare Silowagen nach französischen Vorbildern auf die H0-Räder.

Silo-Kunden

Zum Transport von Getreide stellte die französische Staatsbahn ab 1965 zweiachsige Silowagen in Dienst. Makette liefert zwei unterschiedliche Ausführungen für die Epoche IV.

Die H0-Wagen geben die Proportionen und Details der Originale gut wieder. Ein Metallrahmen sorgt dafür, dass der Zweiachser dauerhaft in Form bleibt. Die Bremsklötze liegen in Radebene und beim Original farblich abgesetzte Haken und Hebel sind es auch am Modell. Dass die Gravuren allesamt etwas rund geraten sind und die Puffer arg spielzeughaft aussehen, kann man aufgrund des moderaten Preises noch durchgehen lassen, zumal alle Zurüstteile ab Werk montiert sind. Leitern und Rangiererbühne weisen eine arg große Materialstärke auf. In hervorragender Qualität wurde die Bedruckung realisiert. Die Wagen weisen Kurzkupplungskulissen auf, mit schlechten Bügelkupplungen, die nicht wieder in die Grundstellung zurückfielen, da die Zapfen zu groß für die Bügel sind.

Für den geforderten Preis liefert Makette gute, wenngleich in Details etwas grob geratene Modelle. *Jochen Frickel*

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; Metallrahmen; hervorragende Bedruckung; ab Werk zugerüstet; fairer Preis*

KONTRA *Schlechte Kupplungen; runde Gravuren; Materialstärke der Bühnen*

PREIS *UVP 26 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ◪



Die Qualitäten der Mikado dürften auch das Herz eines Boxers erweichen.

gen Mikados ab 1918 ausgeliefert wurden, spricht für den Erfolg des Entwurfs. Bei der UP schieden die Loks (MTH-Vorbild war ein Nachbau aus dem Jahre 1930) erst 1958 aus. Das H0-Modell gibt das Erscheinungsbild des Vorbilds sehr gut wieder. Dass beim Tender die Bremsleitungen zu den Drehgestellen im Nirvana enden, kann man verschmerzen, dass man den Abstand zwischen Lok und Tender nicht verlängern kann, ist da schon ärgerlicher. Die vernickelte Steuerung passt sehr gut zu einer im Betrieb stehenden Maschine.

Die Mikado ist ein rundum überzeugendes H0-Modell. Angesichts der sehr guten Fahreigenschaften, der hohen Zugkraft und der umfangreichen Sound- und Rauch-Funktionen ist der Preis fair. Zumal man zur vielseitigen Mikado eigentlich keine weiteren Loks mehr braucht. Schließlich gibt es auch nur einen Iron Mike!

Jochen Frickel



Ohne Nadel und Faden stopft Hobbytrains Baugerät, doch leider keine Socken.

Bei Conrad-Electronic gibt es das Hobbytrain-Modell einer Wiebe-Gleisstopfmaschine in N.

Der Stopf-Express

Die bei der Firma Wiebe eingesetzte Gleisstopf-Nivellier-Maschine Duomatic 07-32 ist Vorbild für ein N-Modell von Hobbytrain. Das 28 Gramm leichte Modell besitzt an beiden Fahrzeugenden Kupplungen und kann in Bauzug-Einheiten eingestellt werden. Mittels beiliegender Zurüstteile kann das Modell verfeinert werden. Ist das vom erforderlichen Können her schon grenzwertig, so sollte doch die beiliegende Zeichnung Teile und Anbringungsstellen deutlich hervorheben! Die Farbgebung entspricht dem Vorbild, die Beschriftung ist leicht vereinfacht wiedergegeben; ebenso fehlen Front- und Schlusslicht.

Im Antriebsblock ist der Motor untergebracht und treibt über die sichtbare Kardanwelle alle vier Achsen an. Frei (nicht im Arbeitsgang) darf eine solche Maschine mit 100 km/h fahren; diesen Wert verfehlt das N-Baufahrzeug knapp (87 Modell-km/h). Auch vibriert und schaukelt es bei diesem Tempo unüberseh- und -hörbar. Dafür kriecht die N-Duomatic mit umgerechneter Schrittgeschwindigkeit über die Gleise.

Die Gleisbaumaschine kann weitere Baufahrzeuge ziehen, mit bis zu 16 Achsen in der Ebene und acht bei drei Prozent Steigung. *Henning Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO *Form- und Farbgebung; Details; gutes Langsamfahrverhalten*

KONTRA *Kein Licht; unruhiger Lauf bei hoher Geschwindigkeit*

PREIS *Euro 119,- (Direktbezug zzgl. Versand)*

URTEILE



BLITZ-LICHT

V60 der DB und MWB von Conrad in N



Die Hobbytrain-Modelle haben trotz der winzigen Dimensionen eine guten Detaillierung. Auch die Farbgebung lässt keine Wünsche offen. Vereinfachungen leistet man sich im Grunde nur durch das Weglassen von Spitzen- und Schlusslicht. Eine Lok zieht Züge mit 32 Achsen in der Ebene und noch zwölf Achsen bei drei Prozent Steigung. Bei zwei Volt fährt sie mit 5 km/h an, erreicht bei zirka 7 Volt 60 km/h (V_{max} Vorbild) und ist bei 12 Volt etwas flott (110 km/h) unterwegs. *hb*

AUF EINEN BLICK

PRO *Form- und Farbgebung; Beschriftung; Detaillierung; Zugkraft Ebene; Preis*

KONTRA *Keine Beleuchtung; schwache Zugkraft in Steigung*

PREIS *jeweils Euro 59,95 (Conrad-Direktbezug, zzgl. Versand)*

URTEILE

Wechselstrom-Flirt der SBB von Liliput in H0



Der SBB-Flirt ist eine Formvariante, die sich durch die Türanordnung, die Stromabnehmerbauart und die Stirnseiten mit Puffern vom Cantus-Triebzug (Test in Ausgabe 12/2008) unterscheidet. Als Nachteil des weißen Gehäuses scheint die Innenbeleuchtung durch. Leise und zu schnell (analog zwischen 10 und 244 km/h bei 7,3 und 16 V; digital zwischen 6 und 275 km/h) wie das Gleichstrom-Pendant rollt der Flirt über die Anlage und bewältigt auch Acht-Prozent-Steigungen. *yo*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Ausführung; Gravuren; Druckqualität; Fahreigenschaften; Laufruhe*

KONTRA *Zu schnell; durchscheinende Innenbeleuchtung*

PREIS *UVP 299,95 Euro*

URTEILE

Detaillierteres Zubehör ist ein lange gehegter Wunsch vieler N-Bahner. Vom Kunden selbst mit Kleinteilen zuzurüstende Nutzfahrzeuge kommen nun aus dem Reich der Mitte zu uns.

Baufrühstück in N

Importeur Daniel Mrugalski bringt mit seiner Firma DM-Toys (Karl-Seepe-Straße 31, D-41747 Viersen, www.dm-toys.de) acht verschiedene Fahrzeuge respektive Maschinen auf die N-Baustellen.

Ausschließlich jene drei abgebildeten standen uns zur Verfügung. Deren Detaillierungsgrad erschien vor allem angesichts einer in diesem kleinen Maßstab bemerkenswerten, extra auf die Felgen aufgezogenen Profil-Gummibereifung schon auf den ersten Blick recht ansprechend.

Im Zuge genauerer Prüfung offenbarte sich dann allerdings der Nachteil, dass das weiche Gummimaterial der Reifen sehr leicht von den Felgen rutscht und folglich besser festgeklebt werden sollte. Tiefgezogene, an jene der Matchbox-Autos erinnernde Klarsicht-Verpackungen enthalten neben den Fahrzeugen selbst noch die Spritzlinge mit spezifischen Zurüstteilen sowie winzige Beschriftungsbögen.

Die richtige Verwendung letzterer erschließt sich dem deutschen Durchschnittskunden leider kaum, denn jene zugehörige Beschreibung beschränkt sich auf chinesische Schriftzeichen. Winzige, auf die Verpackungsrückseite aufgedruckte Skizzen veranschaulichen jedoch immerhin die Montage der Zurüstteile, welche mittels Pinzette und Sekundenklebers auch recht schnell gelingt.

Schade nur, dass besonders kleine Teile (wie beispielsweise die Rückspiegel der Straßenwalze) nicht in Überzahl beiliegen. Wie schnell können derartige Winzlinge doch aus der Pinzette springen!

Die Montageöffnungen im Rahmenbereich des Lastkraftwagens fielen etwas groß aus, weshalb man hier am besten gelförmigen Sekundenkleber verwenden sollte. Insgesamt gefallen die Fahrzeuge dank glaubhafter Proportionen und teils beweglicher Gerätschaften nach gelungener Zurüstung sehr. Lediglich das farbliche Finish der unlackierten Kunststoffmodelle wirkt etwas aufdringlich, weshalb der Modellbahner hier unbedingt Abhilfe schaffen sollte.

Doch die Chinesen haben immerhin vorgesorgt: Dank Schraubverbindungen zwischen Gehäuse und Chassis lassen sich die Baufahrzeuge zerlegen, so dass auch im Falle einer Lackierung die Fenstereinsätze sauber bleiben können. Der gezeigte Radlader und die Straßenwalze kosten unter zehn Euro, der Autokran etwas mehr. Insgesamt wird zu relativ moderaten Preisen also recht viel geboten. *Michael Robert Gauß*

AUF EINEN BLICK

PRO *Echtgummi-Bereifung; gut zu montierende Zurüstteile; teils bewegliche Gerätschaften mit Metall-Hydraulik*

KONTRA *Zurüstteile nicht in Überzahl; farblich grelles Plastik-Outfit*

PREIS *8,95 Euro / 10,95 Euro*

URTEILE ■ ■ ■

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Das Frühstück ist angerichtet: Kinder dürfen zwar nicht mit Essen (Knäckebrot) spielen, wir schon!

Der letzte DB-Vertreter der badischen Dampftriebwagen rollt als H0-Modell von Trix an.

Kittelchen

Anfang der 50er-Jahre war die ganze Bundesrepublik Deutschland von Dampftriebwagen befreit. Die ganze BRD? Nein, im Badischen zwischen Müllheim und Neuenburg konnte man bis 1953 den letzten Kittel-Dampftriebwagen der DB bewundern. Günstige Kosten für Betrieb und Unterhalt sicherten dem von den Großherzoglich Badischen Staatsbahnen unter der Betriebsnummer 1007 im Jahre 1914 in Dienst gestellten DT08 das recht lange Leben. Das auf einer Achse angetriebene Fahrzeug durfte in der Ebene drei Wagen schleppen.

Trix stattet das komplett neu konstruierte H0-Modell sinnvollerweise mit einem auf beide Achsen wirkenden Antrieb aus, weshalb der schmächtige Dampftriebwagen sogar in der Drei-Prozent-Steigung noch elf zweiachsige Güterwagen befördern kann. Glücklicherweise wurde entgegen der Ankündigung im Katalog auf die Montage von Haftreifen verzichtet. Damit Zugfahrzeug und Wagen Puffer an Puffer fahren können, spendierten die Nürnberger dem DT08 beidseitig Kurzkupplungskulissen. Die Fahrleistungen erbringt er mit moderaten Geräuschen, die denen des vor einigen Jahren erhältlichen württembergischen Pendants ähneln. Mit maximal möglichen 99 km/h bei 12 V ist der Badener in H0 etwas flott unterwegs. Dieses Manko wird aber durch sehr gute Langsamfahreigenschaften ausgeglichen. Ein Auslaufweg von 3 cm aus Vorbild-Höchsttempo (50 km/h) dürfte dem 180 g schweren Zweiachser über die meisten Schmutzstellen hinweghelfen. So bleibt für einen vorbildgetreuen Betrieb ein akzeptabler Regelbereich. Die hintere Achse ist um die Fahrzeuglängsachse schwenkbar gelagert, weshalb alle Räder permanenten Kontakt zur Schiene haben.

Der Aufbau des Dampftriebwagens besteht im Gegensatz zu dem des Vorgängers aus Kunststoff, was natürlich bei sachgemäßer Handhabung, die man bei einem solch fein detaillierten Modell voraussetzt, keinerlei Nachteile hat. Sorgfältige scharfkantige Gravuren und eine Vielzahl separat angesetzter Teile schmeicheln dem Modellbahnerauge. Der Dachbereich mit Schlot, Dampfpfeife, Glocke und dün-



Stimmige Gravuren und eine tolle Bedruckung zeigt das Trix-Modell.



Keineswegs aus dem Ärmel geschüttelt, sondern komplett neu konstruiert hat Trix den badischen Dampftriebwagen.

STECKBRIEF

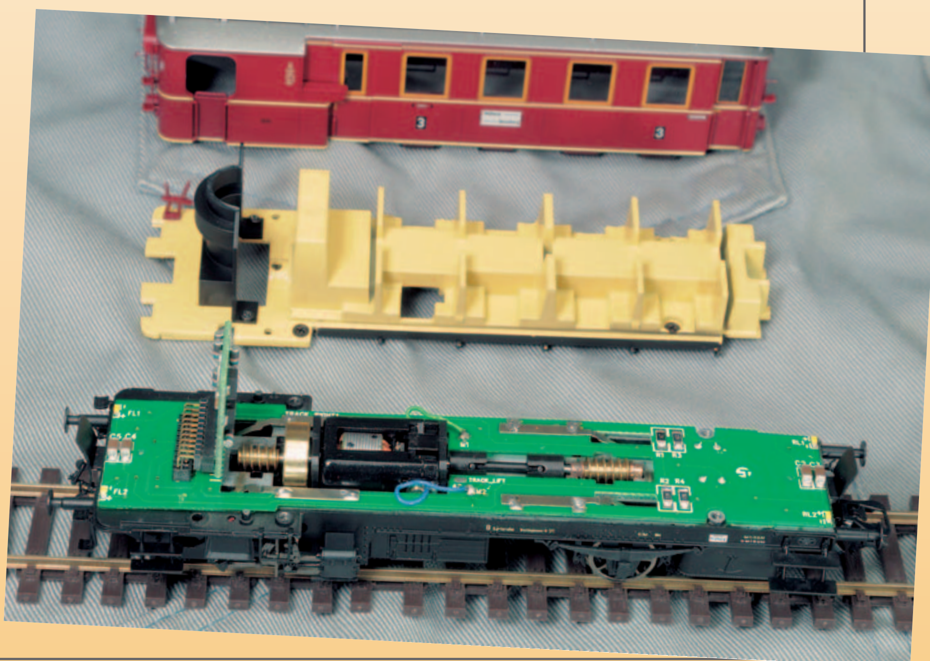
- V_{max} bei 12 V 99 km/h
- V_{max} Vorbild (50 km/h) bei 7,2 V
- Auslauf aus V_{max} 84 mm
- Auslauf aus 50 km/h 30 mm
- Anfahren (2 V) <1 km/h
- Zugkraft Ebene 21 g
- Zugkraft Steigung 3% 15 g
- **Hersteller:** Trix, Nürnberg
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 22033
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital (Märklin); Epoche-II-Tw für Gleichstrom angekündigt
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Märklin-Kurzkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** 21-polig
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Achsen
- **Schwungmasse:** 1
- **Haftreifen:** Keine

nen Laufbrettern vermag besonders zu gefallen. Die Dächer über den Stirnfenstern am vorderen Führerstand sind eine Zutat der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), die auch die ursprünglichen Stangengegen Hülsenpuffer getauscht hatte. Beide Änderungen finden sich am Trix-Modell wieder. Die an den Stirnseiten angesetzten Tritte und Griffstangen gefallen durch ihre zierliche Ausführung, was auch für die Trittbretter zum Fahrgastraum und zum Führerstand gilt. Perfekt in den Fensteröffnungen sitzen die glasklaren Fenstereinsätze. Eingespart haben die Trixer die beim württembergischen Dampftriebwagen serienmäßige Innenbeleuchtung. Wer eine solche haben möchte, muss sie sich selbst basteln. Außerdem ist durch die recht voluminöse Motor-/Getriebeabdeckung die Bewegungsfreiheit der Fahrgäste eingeschränkt. Positiv ist zu vermerken, dass der Blick durch den Wageninnenraum trotzdem ge-währleistet ist. Außerdem darf sich der Fahrer, der in Personalunion auch Heizer ist, über einen Arbeitsplatz freuen, der auf der Kesselseite fast Stehhöhe hat.

Der Rahmen wird weitgehend aus Metall gefertigt. Bestandteile des Rahmens sind die Achslagerbleche, während die filigranen Federn und der Achslagerdeckel Steckteile aus Kunststoff sind. Auch am Fahrwerk gefallen die Gravuren. Eine Spur feiner als beim Vorgänger ist die Steuerung ausgefallen. Auch das Blech über der Gegenkurbel fehlt nicht. Damit Varianten ohne Formänderung realisierbar sind, ist es in Ordnung, dass die beim Vorbild erhabenen Teile der Beschilderung im Modell nur aufgedruckt sind.

Wie in der Bedienungsanleitung beschrieben, lässt sich das Gehäuse durch Lösen zweier auf Höhe des Kessels im Fahrzeugboden sitzender Schrauben und anschließendes vorsichtiges Abspreizen des Aufbaus (Achtung: Griffe unten am Gehäuse!) zerlegen. Danach ist die 21-polige Digitalschnittstelle gut zugänglich. Der Decoder steht senkrecht hinter der Führerstandsrückwand.

Für noch erträgliche 179,95 kann man sich den letzten bei der DB eingesetzten Dampftriebwagen auf die H0-Anlage holen. *Jochen Frickel*



Die Digitalschnittstelle sitzt hinter der Führerstandsrückwand. Durch das Einsetzen von Fahrgästen lässt sich der Getriebekasten im Innenraum tarnen.



Die Proportionen der schwierig umzusetzenden Stirnseiten dürfen als gelungen betrachtet werden.

Vor schweren H0-Personen- und -Güterzügen darf sich Rocos 221 der DB nützlich machen.

Elch-Test

Keine Angst, Rocos neue 221 neigt selbst in engen Kurven nicht zum Kippen. Der lange Drehgestell-Abstand und die gute Getriebeauslegung verhindern, dass sich die Lok in die stabile Seitenlage begibt. Als roten Elch kennen ältere Zweileiter-Bahner die 221 aus dem Fleischmann-Katalog. Viele Loks bekamen in den 1960er- und 70er-Jahren von den Nürnbergern Spitznamen verpasst.

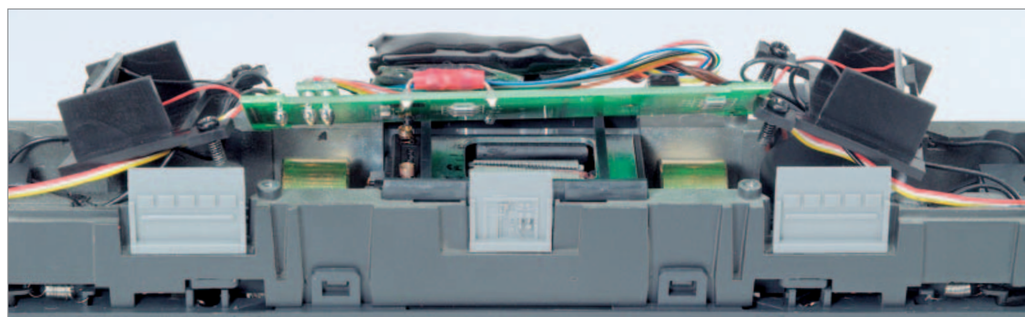
Nichts zu röhren findet man bei der Betrachtung des Gehäuses. Wer die Lok immer mit derselben Seite am Zug betreibt, kann die andere mit Schlauchkupplungen und einer geschlossenen Schürze bestücken. Die Gravuren sind scharf und tief, die Führerstandsfenster, bei früheren Ausgaben der V200-Familie aller Hersteller zu flach ausgeführt, gefallen beim Roco-Modell durch stimmige Proportionen. Zudem sitzt die Verglasung exakt in den Fensterhöhlen. Der Lokführer findet einen Führerstand mit sorgfältig gestalteten Instrumenten, aber wenig Beinfreiheit vor. Sämtliche Griffstangen, die Scheibenwischer und auch die Schlussscheibenhalter setzen fleißige Hände im Werk separat an. Auch die Ausführung des Dachs entspricht dem heutigen Stand der Technik. Die Auspuffhutzen der Dieselmotoren sind separat eingesetzt. Aufbau und Rahmen werden durch eine Rastverbindung spaltfrei zusammengeführt. Auch am Rahmen sind die Gravuren scharfkantig ausgeführt. Die aus einem glänzenden

Selbst enge S-Kurven ohne Übergangsbögen bringen die 221 nicht aus der Ruhe.

Kunststoff gespritzten Drehgestellblenden zeigen eine gute Tiefenwirkung, während die Räder aufdringlich glänzen und mit matter schwarzgrauer Farbe gedämpft werden sollten. Die Puffer sitzen so locker in den Hülsen, dass sie sich bereits bei leichter Berührung lösen.

Unterstützt wird die schöne Formgebung durch eine extrem feinkörnige, seidenmatte Lackierung und selbst an den Rundungen fehlerfreien Druck der Zierstreifen.

Zum Test rollten sowohl die analoge Gleichstrom- als auch die digitale Wechselstrom-Maschine mit ESU-Loksound-Decoder an. Die Wechselstrom-Lok stammt aus der zweiten Serie, bei der die Elektronik derart geändert wurde, dass die 221 nun ein korrektes Dreilicht-Spitzensignal zeigt. Die gewählte Getriebeauslegung nutzt im Analogbetrieb die in den NEM genehmigte Geschwindigkeits-Überhöhung aus. Eine ruckfreie Kriechgeschwindigkeit von 10 km/h geht heute gerade noch in Ordnung. Digital verbessert der Decoder den Wert auf weniger als 1 km/h.



Bei der Konstruktion des Antriebs wurde auch darauf geachtet, dass beispielsweise für Decoder ausreichender Raum bleibt. Der Lautsprecher sitzt oberhalb der Kardanwelle am Führerstand 1.

Die dicken Schwungscheiben sorgen für einen großen Auslauf bei Stromunterbrechung. Die 221 wuchtet Gewichte von 134 g über die Seilrolle, was in der Ebene einem aus 20 vierachsigen Wagen gebildeten Schnellzug entspricht. Das Wechselstrommodell wird zwar nur auf drei Achsen angetrieben, dafür trägt es aber vier Haftreifen, weshalb man in der Ebene zwei weitere Wagen anhängen darf. Wie beim Vorbild wollen lange Garnituren mit Gefühl angefahren werden. Bei weniger liebevollem Umgang mit dem Fahrregler reißt man schnell die Kupplungen aus dem zweiteiligen Schacht. Eines der Drehgestelle kann nur drehen und quer zur Fahrrichtung kippen, das andere ist auch um die Fahrzeuglängsachse beweglich, weshalb alle Räder stets Kontakt zur Schiene haben. Nachdem der Tester einen schief aufgezogenen Haftreifen an der Gleichstromlok in Position gebracht hatte, zog die 221 taumelfrei ihre Bahn. Dass der Antrieb des Wechselstrommodells merklich leiser als der der Gleichstromausführung war, liegt im Bereich der Serienstreuung. Auch der Schleifer der Wechselstromers übt sich in Diskretion.

Die Einstellungen des Sounddecoders passen gut zur Lokomotive. Akustisch starten die beiden Fahrdieselmotoren nacheinander. Qualität und Zusammenstellung der Geräusche entsprechen dem hohen Standard der ESU-Decoder. Die Leuchtkraft der warmweißen LED ist sowohl bei der analogen (Lichtaustritt ab 1,4 V), als auch bei der digitalen Lok erfreulich groß.

Mit der 221 hat man bei Roco die letzte Lücke bei den vierachsigen DB-V200 mit einem zeitgemäßen Modell geschlossen. Preise von 149 Euro für die analoge Gleichstromlok und 269 Euro für die digitale Lok mit Sound sind dem Gebotenen angemessen. *Jochen Frickel*



STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 196 km/h
- V_{max} Vorbild (140 km/h) bei 9,2 V
- Auslauf aus V_{max} 420 mm
- Auslauf aus 140 km/h 237 mm
- Anfahren (2,2 V) 10 km/h
- Zugkraft Ebene 134 g
- Zugkraft Steigung 3% 122 g

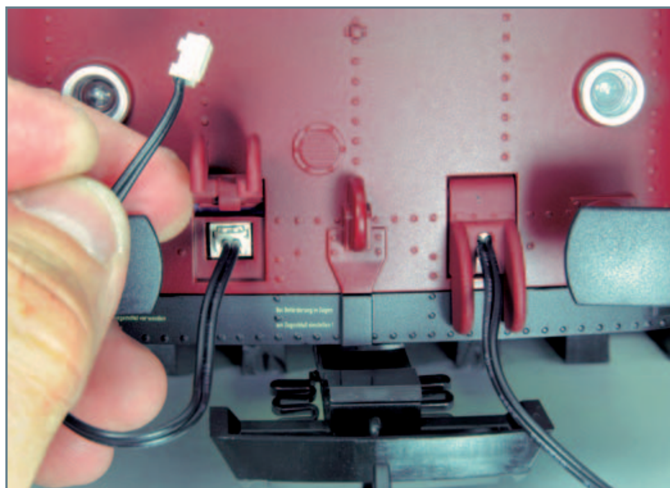
- **Hersteller:** Roco, Bergheim
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 62840 (Gleichstom analog); 68841 (Wechselstrom digital mit Sound)
- **Andere Ausführungen:** Beige-ozeanblaue Epoche-IV-Lok angekündigt
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht; Roco-Kurzkupplungen liegen bei
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 652
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen (Wechselstrom-Modell auf 3 Achsen)

Wucht-Brummer

Pikos Gartenbahn-Schienenbus erfreut mit Sicherheit nicht nur Spielbahner, sondern dank recht ansprechender Ausführung auch die Uerdinger-Fangemeinde schlechthin.

Gibt es Liebe auf den ersten Blick? Ja! Die in Länge und Breite den Spur-G-Verhältnissen angepasste Sonneberger Nachempfindung des Bundesbahn-Schienenbusses VT98 besticht durch sauber ausgeführte seidenmatte Lackierung im typischen Dunkelrot. Klar, dass der Maßstabskompromiss gewisse Zugeständnisse in Bezug auf die Fahrzeugproportionen zur Folge hat.

Pikos Motorwagen-Vorbild, der zweimotorige VT98 9730, wurde 1960 bei MAN gebaut und dem Bw Gießen zugeteilt, wo er bis 1973 blieb. Entsprechend stimmige und insgesamt ausnahmslos lupenrein umgesetzte Anschriften zeigt auch das gewichtige Modell, welches dem ungefähren Maßstab 1:27 entspricht. Einzig die DB-Embleme wirken ein wenig übergroß.



Mittels hochklappbarer Bremsschläuche kaschierte Piko recht geschickt die Steckbuchsen für die beiden Verbindungskabel zwischen VT und VS.

Scheibenwischer, Signalhörner und sogar der richtigerweise oval ausgeführte Dachauspuff wurden extra angesetzt. Spaltfrei fügen sich die eingesetzten Fenster in beide Kunststoffgehäuse. Auch deren Gummidichtungen wurden neben den metallenen Luftklappen auf die Einsätze gedruckt.

Richtigerweise bleibt der Motorwagen den Nichtrauchern und der korrekt mit anderem Gehäuse und vierflügeligen Packabteiltüren ausgeführte Steuerwagen rauchenden Fahrgästen vorbehalten. Für Letzteren wählte Piko den 1961 dem Bw Gießen zugeteilten VS 98 304 zum Vorbild. Leider eine unglückliche Wahl, denn dieses Fahrzeug wurde

bei der Waggonfabrik Uerdingen gebaut und sollte folglich stirnseitig auch die markanten rhombusförmigen Fabrikschilder in seiner gestochen scharf bedruckten Aluminium-Zierleiste tragen.

Doch irgendwo musste eben rationalisiert werden, um den für ein derartiges Modell extrem niedrigen Verkaufspreis von rund 300 Euro (in Analogausführung) zu realisieren, was auch die nicht extra schwarz ausgelegten Pufferhülsen bezeugen mögen. Dennoch etwas sehr unschön anzuschauen und leider auch schwierig zu korrigieren sind die fälschlicherweise geteilten Luftklappen der Toilettenfenster beider Wagen. Beim Vorbild finden sich hier ausnahmslos einteilige Klappen.

Ebenso vernachlässigte man beim Formenbau die auffällig metallenen Schutzstangen im Packabteil des Steuerwagens. Gleichwohl fertigt Piko auch nur eine Version der Frontfenster-Einsätze, was den Spur-G-Fahrgästen im Steuerwagen



Die Schienenschleifer wurden mit Spurkränzen versehen und lenken die Einachsdrehgestelle aus. Eine Vorbereitung auf Sound bezeugen Schlitze.

den Luxus eines nicht vorbildgerechten Scheibenwischers am führerstandslosen Wagenende beschert.

Etwas spartanische, nur reliefartig angedeutete Maschinenanlagen samt Indusi-Magneten sowie extra angesetzte Magnetschienenbremsen zieren den Bereich unter der VT-Gürtellinie. Plastisch gut graviert präsentieren sich hingegen die Radlager und Blattfederpakete.

Die Radsätze beider Wagen sind allesamt als kurvengängige Einachsdrehgestelle ausgeführt, um auch enge Gleisbögen sicher befahren zu können. So finden sich spurführende Schienenschleifer mit rein mechanischer Funktion auch unterm VS. Dieser erhält seinen Lichtstrom nämlich via Kabel vom Motorwagen. Das Einstecken dieser Kabelverbindungen in die (unter den hochklappbaren Bremsschläuchen verborgenen) Buchsen kann jedoch zum ärgerlichen Geduldspiel ausarten.

Der VT ist beidseitig, der VS einseitig mit warmweiß-rotem LED-Lichtwechsel ausgestattet. Ohne Frage wirkt diese hell strahlende Beleuchtung überaus vorbildgerecht.

Erfreulich sind auch die Laufeigenschaften des analog betriebenen Gespanns, dessen Fahrgeräusch übrigens stark dem Getriebe-Gesang seines 90 km/h schnellen großen Vorbilds ähnelt. Mit umgerechneten 108 km/h surrt der Piko-Schienenbus bei 18 Volt über das Testgleis, bei 12 Volt sind es noch rund 64 km/h.

Ein nennenswerter Auslauf bei Stromunterbrechung ist zwar nicht vorhanden, doch die Kriecheigenschaften des dank Mittelmotors und Allachsantriebs auch ohne Haftreifen mehr als ausreichend zugkräftigen Fahrzeugs erweisen sich als bemerkenswert: Bereits bei einer Spannung von nur einem Volt fährt der VT 98 an, um dann bei 1,4 Volt gleichmäßig seine Minimalgeschwindigkeit von 0,8 km/h zu meistern. Trotz optischer Kompromisse eine ziemliche Wucht, dieser rote Brummer!

Klar, dass man Piko summa summarum ein mehr als gutes Preis-Leistungsverhältnis bescheinigen muss. Liebe verzeiht eben auch kleine Makel.

Michael Robert Gauß

Provokant: Allerlei offizielle und inoffizielle Zuneigungen. Provozieren will offenbar auch Pikos G-Uerdinger mit seinem Kampfpreis.

Auf der Spielwarenmesse waren viele neue Modelle nach US-amerikanischen Vorbildern in den Spuren G, I, 0, 0n30, H0 und N zu entdecken.

Spur-Erweiterung

In der US-Corner stellen wir seit geraumer Zeit auch Modelle von Atlas vor. Wie gemeldet, hat Noch nun den US-Traditionshersteller im Deutschland-Vertrieb. Neben Bachmanns 0n30-Schmalspur-Modellen kann man so nun auch Regelspur-Fahrzeuge in 1:48 kaufen.

Atlas war auf dem Stand von Noch und mit einem eigenen Stand auf der Spielwarenmesse vertreten. Für Spur 0 kündigen die Amerikaner eine Wiederauflage von Alco C-424/425 an, die als Zweileitermodell serienmäßig einen DCC-Sounddecoder tragen wird. Die Vorbilder des 11000 Gallonen fassenden Kesselwagens kamen mit Puffern versehen im Zweiten Weltkrieg mit den amerikanischen Streitkräften auch nach Deutschland. Für die preisgünstige Trainman-H0-Produktlinie konstruierte Atlas eine GP39-2 neu. In der hochwertigeren Master-Line in H0 erscheint eine Wiederauflage der beim Vorbild in mehreren hundert Exemplaren gebauten vierachsigen GP40-2. Das Modell wird mit Schnittstelle nach NEM652 und mit für Analog- und DCC-Digital-Betrieb tauglichem Sounddecoder angeboten. Damit auch Analog-Bahner die wichtigsten Sound-Funktionen der QSI-Decoder abrufen können, bietet Atlas einen Quantum-Engineer-Controller genannten Regler an. N-Bahner erhalten beispielsweise eine GE Dash 8-40CW und einen mächtig langen, 33000 Gallonen fassenden Kesselwagen. Die H16-44 von Fairbanks-Morse ist eine Wiederauflage. US-Autofans dürfen sich auf den H0-Geländewagen Ford Explorer von 1993 freuen, dessen Vorbild übrigens auch in Deutschland vertrieben wurde.

Athearn war am Noch-Stand mit einem fein detaillierten H0-Modell der mächtigen achtachsigen GE-Gasturbinen-Lokomotive der Union Pacific vertreten. Der Brocken wird wahlweise mit und ohne Tender geliefert und zu einem recht günstigen Preis angeboten. Ebenfalls eine Formneuheit ist die EMD-Personenzug-Diesellok P40/P42, die in diversen Amtrak-Lackierungen anrollt. Als Krämerauto, also mit zum Verkaufstand wandelbarer Ladefläche, und als Woody genannter Kombi präsentiert sich der Ford A. Formneu ist der Flxible Bus, der in H0 und N angeboten wird.

Bachmann brachte eine bunte Mischung aus Neukonstruktionen und überarbeiteten Wiederauflagen mit zur Spielwarenmesse. Das H0-Modell der mächtigen 2-10-4 der Santa Fe erhielt ein neu konstruiertes Fahrwerk mit DCC-Decoder.



Die formneue Atlas-H0-GP39-2 passiert einen als Bausatz und fertig erhältlichen Bahnhof.

Foto: M. Tiedtke

Mit Decoder rollen auch die bekannten GE-44-ton-Switcher (H0 und N) an. Gestalterisch leicht überarbeitet und mit einem Digital-Decoder versehen, erhält die achtachsige Diesellok DD40AX Centennial Einfahrt in die H0- und N-Sortimente. Ein Doppeldecker-Personenwagen kann in wenigen Wochen bereits H0-Pendler befördern. Ein interessantes H0-Ladegut stellen die Log-Skidder genannten dampfbetriebenen Winden für Baumstämme dar. Für die steigende Zahl von Fans der Baugröße 0n30 fertigt Bachmann einen aus Metall- und Kunststoff bestehenden Tenwheeler (Achsfolge 4-6-0). Nach einem Vorbild von Baldwin konstruiert Bachmann im Maßstab 1:20,3



Foto: M. Tiedtke



Neu im Atlas-H0-Auto-Sortiment: Ford Explorer.

Foto: M. Tiedtke



Foto: M. Brendel

Als exquisites H0-Modell rollt bei MTH die gewaltige Class 9000 der Union Pacific für digitale und analoge Anlagen an.



Die Consolidation (hi.) und die PCC-Tram entstehen im Maßstab 1:29. Neu bei Aristo-Craft ist auch die Funkfernsteuerung.



Spur N: Außer für GE-Dieselloks (li.) hat Atlas ein Herz für Exoten, wie die H16-44 von FM oder den 33 000 Gal. Tank Car.



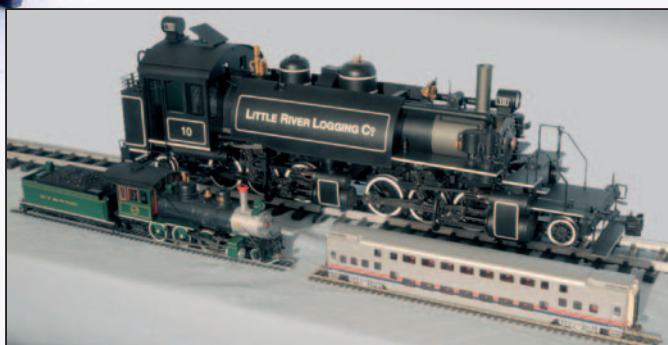
Anhand des Spur-G-Zuges im Hintergrund lässt sich die Größe der Easygleis-Fabrik erahnen.

eine gewaltige 2-6-6-2-Gelenkdampflokomotive. Endlich fand auch ein Güterzugbegleitwagen (Caboose) für denselben Maßstab in die Entwicklungsabteilung.

MTH brachte zwei neue und bereits serienreife H0-Loks mit nach Nürnberg. Die Class 9000 ist eine mächtige, speziell für den schnellen Kühlwagenverkehr konstruierte 4-12-2-Dampflok der Union Pacific. Nicht minder beeindruckend ist die berühmte Class J der Norfolk & Western, die für den Schnellzugdienst im Hügelland konzipiert wurde. Beide Modelle weisen die für MTH typischen umfangreichen Soundfunktionen und den radsynchronen Dampfausstoß auf.

Easygleis, seines Zeichens Importeur der MTH-Modelle und Hersteller von Gartenbahn-Zubehör, war mit neuen Brückenträgern auf der Messe vertreten. Die höchst beeindruckende Fabrik-Anlage und auch die etwas geschrumpften Silo-Türme hatte Michael Neidhard aus Platzgründen zuhause gelassen.

Noch nie war es in Deutschland so einfach, US-Modellbahnen zu kaufen, wie jetzt. Also: „all aboard!", wie die Amerikaner sagen. *Jochen Frickel*



Bachmann liefert eine Gelenklok für die Gartenbahn (Maßstab 1:20,3), einen Tenwheeler in 0n30 (li.) und einen H0-Doppelstockwagen.



Foto: M. Tiedtke

Die Gasturbinen-Lok der Union Pacific fertigt Athearn in H0, ebenso die beiden Ford-A-Formvarianten und den Flxible-Bus.

Mit großer Akkuratesse baut Patrice Hamm seine Gips-Gebäude. Alles soll so realistisch wie möglich sein.

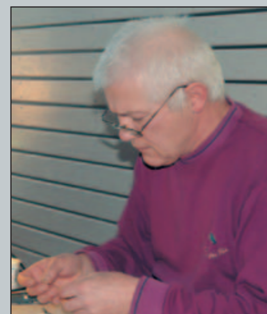


Hammsches DESTILLAT

Der Elsäßer Patrice Hamm zeigte erstmals sein neues Diorama, das den Köhlern ein Denkmal setzt.

„Da ist mit Eimern nichts mehr zu holen", wenn ein Meiler anfängt zu brennen, erläutert Patrice Hamm. Der Elsäßer Modellbau-Künstler hat sich in den vergangenen Jahren intensiv mit dem Thema Köhlerei auseinandergesetzt. Wer die Gelegenheit hat, sein jüngstes H0-Diorama zu bewundern, und sich dabei mit dem Meister unterhalten kann, der wird auch einiges über das heute fast ausgestorbene Handwerk lernen.

In Stetten bei Tuttlingen zeigte der aus Haguenau stammende Postangestellte Anfang Januar erstmals sein neues Schaustück „Les Charbonniers" (Die Köhler). Die eigentliche Köhler-Szene nimmt auf den ersten Blick nur wenig Platz am rechten Rand des drei Meter langen Dioramas ein. Aber eben nur auf den ersten Blick, denn das ganze Ensemble liefert den Rahmen, um den Prozess der Holzkohleherstellung vom Holzfällen



Über die Schulter geblickt: Hamm zeigte in Stetten sein Können.

bis zum Abtransport der in Säcke gefüllten Holzkohle zu erläutern. Köhler bauten ihre Meiler dort, wo das Holz war, und ein nahegelegener Bach war ebenfalls erforderlich. „Sie haben das Wasser gebraucht, wenn der Meiler abgebrannt war. Dann wurde die Holzkohle gelöscht", so Hamm. Oder auch, um die Füße zu kühlen, denn stets mussten die Köhler auf den Meiler, um Löcher zu schließen oder zu öffnen.

Die Köhlerei war ein hartes Handwerk. Bei der Pyrolyse von Holz, die früher auch als trockene Destillation bezeichnet wurde, werden die langkettigen Moleküle des Holzes bei hohen Temperaturen aufgespaltet. Zurück bleibt fast reiner Kohlenstoff, die übrigen Bestandteile entweichen überwiegend gasförmig. Die entscheidende Be- →

Die Köhler rechen die Holzkohle zusammen und füllen sie in Säcke. Auf Pferdekarren werden sie abtransportiert.



Die langen Stämme werden zunächst in handhabbare Stücke gesägt und danach in Scheite gespaltet.



Der Traktor ist eines der wenigen Fertigmodelle auf der Anlage. Hamm erwarb ihn auf einer Börse.



Die gefällten Stämme werden zuallererst geschält. Die Arbeit muss unendlich mühevoll gewesen sein.



Stattliche drei Meter ist das neue Diorama lang. Die namensgebende Köhlerszene ist rechts zu sehen.

dingung für die Holzverkohlung ist die Abwesenheit von Sauerstoff. „Der Meiler muss total luftdicht sein, sonst brennt er ab", so Hamm. Die Köhler dichteten mit Erdreich ab. Im Zentrum brannte jedoch ein Feuer, das die erforderliche Hitze erzeugte. „Das waren auch Künstler und es war nicht jedermann vergönnt, das Handwerk zu beherrschen", unterstreicht Hamm: „Je nach Farbe des Rauches wussten die Köhler, was gerade im Meiler passiert." Die Köhlerei war ein einsames Handwerk, rund um die Uhr war der Meiler unter Beobachtung. Schlaflosigkeit und Verbrennungen gehörten zum Berufsalltag.

Angesiedelt hat Hamm „Les Charbonniers" in seiner elsäßischen Heimat. Die Wälder der Vogesen opferten viele Bäume der Holzkohle. Die Metallgewinnung und -verarbeitung benötigte vor allem im 18. und 19. Jahrhundert große Mengen Kohle.

Auf dem Diorama, das auch ein Destillat der beeindruckenden Fähigkeiten Patrice Hamms ist, beginnt die Holzkohlegewinnung mit dem Schälen der gefällten Bäume. Am selben Platz werden sie zersägt, gespaltet und unweit entfernt gestapelt. Bevor das Holz im Meiler aufgeschichtet werden konnte, musste es zunächst mehrere Monate trocknen. Das Modellholz hier ist selbstverständlich Echtholz. Die Arbeit erledigen Figuren, die der Elsässer aus Papier formt und anschließend bemalt. Bei Streifzügen in seiner Heimatregion sammelt er zum einen Material für den Modellbau und studiert gleichzeitig die Natur: „Birke ist typisch in den Nordvogesen. Nach der Abholzung der Eichen und Buchen konnten die anderen Holzarten, vor allem die Birken, die zuvor nie wuchsen, weil ihnen die Eichenkronen das Licht nahmen, den Platz besetzen", erklärt Hamm. So sind auf dem Schaustück, das etwa in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts spielen könnte, folgerichtig viele Birken zu finden. Die rötliche Farbe der gezeigten Felsformationen ist ebenso authentisch.

Für seine Eigenbau-Bäume verwendet Hamm Beflockungsmaterial von Heki, das er aber noch farblich behandelt. Eigenbau



ist Hamms Devise, Konfektionsware aus dem Modellbauladen findet man bei ihm kaum. Auch die Kürbisse und Sonnenblumen im Garten des Forsthauses, des zweiten prägenden Teils des Schaustücks, sind von ihm angefertigt. Das Gras seiner Landschaft entsteht aus kurzen Jutefasern. Dass der Mann ein begabter Künstler ist, beweist auch der mit Acrylfarben gemalte detaillierte Hintergrund, der dem nur gut 40 Zentimeter breiten Modell Tiefe verleiht.

Warum er gerade den Köhlern ein Denkmal setzte, hat einen einfachen Grund: „Ich habe noch nie ein Modell gesehen, das sich diesem Thema widmete.“ Das heißt aber nicht, dass er nur baut, was es noch nie gab, sondern „ich probiere grundsätzlich zu bauen, was mir gefällt“, so Hamm. Die Köhlerei, auf die er beim Fachsimpeln mit einem Modellbaufreund, dem Dioramenbauer Robert Gesueli, kam, böte auch eine schöne lange Geschichte, die man erzählen könne – beim Baumfällen angefangen und etwa bei einem Dorfschmied, der die Holzkohle nutzt, endend.

Das Forsthaus prägt den linken Teil der Köhlerlandschaft. Auch der Förster-Garten ist liebevoll bepflanzt.

Eine Erweiterungsoption für „Les Charbonniers“ gibt es auch. Relativ konkret ist der Anbau eines Gleises am vorderen Abschluss. Allerdings wahrscheinlich funktionslos, denn die Eisenbahn dient bei Hamm der Dekoration.

Seit 2007 arbeitete der Tausendsassa des kreativen Modellbaus an der Köhler-Szene, die letzten sechs Monate vor der Präsentation sehr intensiv. Was das genau heißt, ließ der Meister offen. *Stefan Alkofer*



Die Holzkohle wird in Leinensäcke gefüllt. Patrice Hamm formt seine H0-Männchen aus Papier.

Fotos: Frickel

Railzminiworld Rotterdam

POLDER-LAND und Eisenband

Teil 2

Der Weg ist das Ziel: Diese fernöstliche Weisheit haben Marc van Buren und all seine Mitstreiter mit Charme umgesetzt.



Allmählich spricht es sich herum, dass kaum fünf Gehminuten von Rotterdams im Umbau befindlichen Hauptbahnhof, der Centraal Station, die Eisenbahn als Erlebnisfaktor einen ganz besonderen Stellenwert genießt: In 1:87 und, in angenehmem Gegensatz bisweilen zum Vorbild, gänzlich ohne Hetze.

Mittlerweile haben bereits weit über 100 000 Besucherinnen und Besucher jedweden Alters den Weg in die Railzminiworld gefunden. Das Domizil, Weena 745, Ecke Schaatsbaan, gilt inzwischen als eine erste Adresse bei einem Besuch Rotterdams, der einst kriegszerstörten, heute von hochmoderner Architektur bestimmten Großstadt. Keine Konkurrenz, aber immerhin: Die Küstenmetropole hat nicht nur den größten Seehafen Europas, sondern kann seit der Vol.lendung des zweiten Bauabschnitts am 1. September 2007 auch mit der größten überdachten Miniaturwelt der Niederlande werben.

„Wir sind auf einem guten Weg“, freut sich Initiator Marc van Buren, der sich →



Ein Glanzlicht der Modellbaukunst sind die drei getreu nach Vorbild gestalteten Brücken über Hollands „Diep“, die Tiefe.

Typisch holländisch und doch Phantasie: Sluishoek mit seinen Zugbrücken, mit Gracht und Backsteinhäuschen wirkt authentisch.

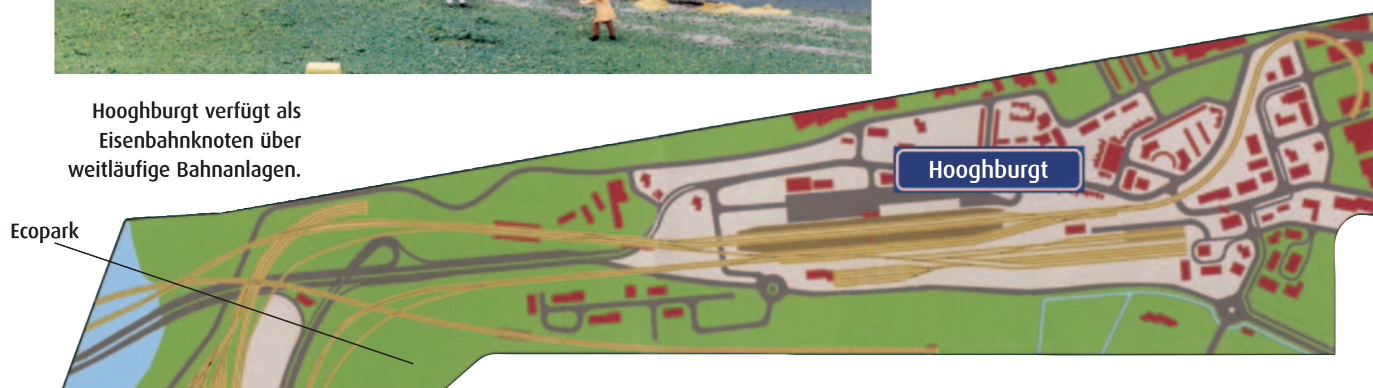
Dritter Bauabschnitt voraussichtlich im Sommer fertig

Das ist ja gerade noch mal gutgegangen: Nach einer, wenn auch nicht perfekten Notlandung blieb Herman van Steen unverletzt.



mit der Railzminiworld auch einen persönlichen Traum erfüllte. Der gerade 37 Jahre alt gewordene diplomierte Elektrotechniker und Informatiker kann dabei sogar verschmerzen, dass es beim dritten Bauabschnitt zu Verzögerungen kommt.

Eigentlich war der Abschluss der Anlagenerweiterung von bislang 280 auf dann 465 Quadratmeter für Dezember 2008 beschlossene Sache gewesen. Nun wird es doch erst im Juli oder August so weit sein. „Ein Vorteil ist, dass wir etwas ruhiger planen können", gewinnt



Hooghburgt verfügt als Eisenbahnknoten über weitläufige Bahnanlagen.

Arnold Moser der Terminverschiebung durchaus auch etwas Positives ab. Der Modellbau-Meister, im Railzminiworld-Management auch für die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit verantwortlich, ist sich bewusst, dass das bisher gezeigte hohe Niveau auch eine Verpflichtung für den Weiterbau bedeutet.

„Wir wollten und wollen uns schließlich unterscheiden von anderen Schauanlagen, etwa in Deutschland", betont der erfahrene Modellbauer, meint zwar eigentlich, einmal mehr mit dem leichten Hang zum britischen Understatement, nur das typisch niederländische Anlagenthema. Doch sucht auch die Qualität der bis ins Detail beeindruckenden Ausgestaltung ohne Zweifel ihresgleichen.

Bis auf vielleicht eine Ausnahme: Ich deute auf die Kopfweiden und Marc van Buren lacht, fast ein wenig schuldbewusst. „Okay", gibt er zu, „die sind inzwischen bestenfalls noch Standard in unseren Workshops für Einsteiger!"

Workshops? Ich erfahre, dass die Railzminiworld Einsteigern wie Fortgeschrittenen eine ganze Reihe von Modellbaukursen anbietet, darunter auch Baum- und Landschaftsbau.

„Und keine Sorge", wirft Arnold Moser ein, „unsere jetzigen Kopfweiden werden Neuanpflanzungen weichen müssen und die werden dann garantiert auch höheren Ansprüchen genügen!"

Nun habe ich selbst schon fast ein schlechtes Gewissen, unser Gespräch überhaupt auf dieses Thema gebracht zu haben. Bei rund 140 in offener Rahmen- und teils Plattenbauweise entstandenen Segmenten, allesamt wirklich erstklassig durchgestaltet und das inklusive des zweiten Bauabschnitts in weniger als anderthalb Jahren, komme ich mir nun →



Keine andere Anlage setzt die Thematik Land unter NN besser um.

Längst nicht alles ist frei interpretiert: „Das Pumpenhaus gibt es auch genau so in der Wirklichkeit", verrät Marc van Buren.



beinahe wie ein Erbsenzähler vor, der ich, als Trix-Express-Fahrer seit 1954 zur Toleranz geradezu verpflichtet, nun wirklich nicht bin.

„Trix Express?" Arnold Moser lächelt verständnisvoll, fühlt er sich doch an seine eigene Kindheit erinnert: „Ein Zug, ein Gleisoval, das war mit acht Jahren der Start meiner Modellbaukarriere!"

Doch halt, während Fotograf Markus Tiedtke für die nächsten Kameraeinstellungen die Züge an die gewünschten Stellen dirigiert, wollen wir noch ein wenig mehr über diese ambitionierte Zweileiter-Gleichstrom-Anlage in Erfahrung bringen.

Die, so berichten mir Marc van Buren und Arnold Moser, ehe wir uns alsbald den handwerklichen und technischen Dingen zuwenden, übereinstimmend, nicht zuletzt die zahlreichen Kinder, die im Schulklassenverband oder mit ihren Familien kommen, begeistert.

Da sich so viel bewegt, nehme ich an, nicht nur auf dem eisernen Weg, sondern auch über jenem versteckten Eisenband respektive Draht für das modifizierte Car-System mit spezieller Steuerungssoftware.

„Das auch", grinst Marc van Buren lausbübisch und macht mich auf ein clowneskes Figurenpärchen aufmerksam. „Das sind Bassie und Adriaan", er- →

Historische und moderne Architektur auf engstem Raum: Die H0-Stadt Hooghburgt orientiert sich an den Vorstädten Rotterdams.

Heidenspaß für Kinder: Pippi Langstrumpf und Co.



Auf kleine humoristische Szenen stößt man ganz unverhofft, zum Beispiel auf Bassie (r.) und Adriaan, die in den Niederlanden jeder kennt.



Bemerkt man auch erst auf den zweiten Blick: Kleiner Onkel wird von Pippi Langstrumpf, getreu nach Astrid Lindgren, mühelos gestemmt.



Weite Landschaft, vom Wasser bestimmt: Das Charakteristikum der der See abgetrotzten Landstriche ist hier beispielhaft getroffen.

Vom Coach zum Modellbau-Meister

Geboren in Den Haag, wohnhaft in Delft, verheiratet, zwei erwachsene Kinder: Arnold Moser, in der Geschäftsführung für Modellbau und Öffentlichkeitsarbeit zuständig, lernte Marc van Buren, den Initiator der Rotterdamer Railzminiworld, 2004 kennen. Der erste Kontakt kam übers Internet zustande. Der heute knapp 60-jährige Moser genoss damals schon in den Niederlanden einen ausgezeichneten Ruf als Modellbauer. 2006 gab er seinen Beruf als Personalcoach, unter anderen leitete er kommunale Fortbildungsveranstaltungen zum Thema Kommunikation, auf und machte als Meister Modellbau das Hobby zum Beruf.



Stets alles im Blick: Arnold Moser (lks.), Modellbau-Meister, gehört seit Beginn zum fünfköpfigen Management.

Foto: Haucke

klärt Marcs Ehefrau Heidi, meinen fragenden Blick richtig deutend. Die, so werde ich weiter aufgeklärt, kennt in den Niederlanden jedes Kind und sie sind so etwas wie die holländische Antwort auf Pat und Patachon, Dick und Doof oder auch Tünnes und Scheel.

„Getreu dem Motto, Spaß gehört dazu, kommt bei uns der Humor eben auch sehr zur Freunde der Kinder nicht zu kurz“, schmunzelt Arnold Moser und ergänzt: „Das ist nicht die einzige derartige Szene, die wir eingebaut haben.“

Stimmt, da entdecke ich doch soeben mitten in der Polderlandschaft Pippi Langstrumpf, die gerade mühelos ihren Apfelschimmel namens Kleiner Onkel in die Höhe stemmt. Und dort drüben neben...., aber nicht doch, wir wollen doch nicht zu viel verraten! Schließlich haben die Kids einen Heidenspaß auf der Suche nach solch lustigen Nebenschauplätzen.

Auf Holz gebaut: Rund 140 Segmente aus eigener Werkstatt

Freizeitspaß der ganz modernen Art: Auf der Cross-Strecke unweit der Stadt vergnügen sich an jedem Wochenende die Quad-Fahrer.



Im stattlichen Bahnhof der Stadt Hooghburgt treffen Fern-, Nah- und Güterverkehr zusammen. Als Vorbild diente Dordrechts Bahnhof.



Apropos Nebenschauplätze, richten sich die Segmente nach einer Norm?

„Die einzelnen Anlagenteile messen grundsätzlich 2,44 Meter im Geviert“, erläutert Arnold Moser, rückt seine Brille zurecht und ergänzt: „Mit Ausnahme der Teile, die auf die Raumaufteilung Rücksicht nehmen müssen.“ Schraubverbindungen und Leim verhindern bislang zuverlässig, „dass das Holz mehr arbeitet als die Gleise,“ fügt Moser noch hinzu.

Für den Spantenbau, der die Konturen der Landschaft bestimmt, wurde Sperrholz verschiedener Dicke verwandt, ebenso für die Trassenbretter, so-



Fotos: Tiedtke

Typischer Wohnungsbau am Stadtrand: Vorbilder gibt´s genug, die passenden Modelle wurden mangels Angebot vom Railzminiworldteam entwickelt.

weit nicht ohnehin wie etwa im großen Bahnhofsareal von Hooghburgt durchgehende Sperrholzplatten zum Einsatz kamen. „Auch deshalb achten wir sehr genau auf eine gleichbleibende und vor allem niedrige Luftfeuchtigkeit“, lässt sich Moser erneut vernehmen und meint: „Es wäre doch schade, wenn unser Bahnknotenpunkt plötzlich Wellen werfen würde!“

Wohl wahr, diese Art des Kampfes mit den Wellen muss auch in einer Seefahrernation nun wirklich nicht sein!

Karlheinz Haucke

Teil 3 folgt demnächst

Modellbahn Aktuell

HERPA ▸ *Mercedes-Lkw L311 in H0*

Das H0-Straßenbild der Epoche III bereichert der Mercedes-Lkw L311 (links). Mit passenden Schildern auf den Windschutzscheiben (Bild) versehen, stehen ein Opel-E-Kadett GSI, ein VW Golf II, ein BMW der Dreier-Reihe, ein Audi Coupé und ein Mercedes W124 Coupé beim Gebrauchtwagenhändler. Info: www.herpa.de.



RIETZE ▸ *MAN Dekon-P in H0*

Im Design der Feuerwehren Altdorf (bei Nürnberg) und Böblingen rollt die erste diesjährige H0-Formneuheit, MAN Dekon-P, der „Dekontaminationswagen Personen", zum Miniatureinsatz. Vollbewegliche Ladebordwand und beweglicher Heckunterfahrschutz zeichnen das detailreiche Modell aus, dem Zurüstteile wie Spiegel, Trittbretter, Astabweiser und Horn beiliegen. Info: www.rietze.de.

SCHILDHAUER ▸ *„DDR-Modell-& Bückware"*



Bäume der tschechischen Firma „Model-Scene" und Sträucher, Büsche sowie Gras- und weitere Geländematten von Polak (ebenfalls aus Tschechien) sind bei Modellbahn Schildhauer aus Greifswald als „DDR-Modell- & Bückware" im Sortiment. Die Bäume unterschiedlicher Größe und verschiedener Arten (Fichten, Kiefern) eignen sich ebenso wie die weiteren Gestaltungsmaterialien für unterschiedlichste Anwendungen. Mehr zu den Produkten unter www.model-scene.com und www.polak.com, zum Vertrieb unter www.modellbahn-schildhauer.de.

ROCO ▸ *DR-Eas, OHE-Hercules und DB-V36-Formvariante in H0*



Mit gegenüber vorigen Auflagen vorbildgerecht geänderten Türen erscheint der offene DR-Güterwagen Eas (oben rechts) in Epoche-IV-Ausführung. Die Hercules genannte Siemens-Diesellok ER 20 (oben links) verlässt das Werk in der attraktiven Lackierung der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE). Aus dem Formenschatz der Firma Klein-Modellbahn förderten die Bergheimer zweiachsige Kühlwagen der DRG zutage, die in einem Dreierset (oben, hinten rechts) stecken. Ebenfalls zu dritt und für die DRG beschriftet, sind die bekannten zweiachsigen Schotterwagen (oben Mitte) erhältlich. Kurz nach Redaktionsschluss traf die V36 (Bild links) der DB ein, die gegenüber dem im Digital-Set enthaltenen Modell keine Dachkanzel trägt, dafür aber einen vergrößerten Kühlwasserausgleichsbehälter, DB-Einheits-Laternen und Kraftstoffzusatztanks auf dem Motorvorbau vor dem Führerhaus erhalten hat. Auch die seitlichen Lüftergitter sind verschlossen ausgeführt. Info: www.roco.cc.



US-Corner

Passend zur legendären E-Lok GG-1, der nicht minder populären E8-Diesellok, aber natürlich auch zu vielen Dampfloks bietet Kato den Schnellzug Broadway Limited der Pennsylvania Railroad in N an. Je nach Platzverhältnissen kann der Modellbahner die zehnteilige im Set gelieferte Grundeinheit (Bild) noch durch ein Vierwagenset erweitern. Das Basisset enthält übrigens vorbildentsprechend einen Postwagen (RPO) der Heavyweight-Bauart, während die anderen Wagen Streamliners sind. Der Vertrieb erfolgt via Noch. Info: www.noch.de.

HAPO ▸ *H0-Drehscheibe, H0e-Draisine*

Hapo bietet das H0-Modell einer 23-Meter-Drehscheibe an (Bild). Das Fertigmodell hat eine Drehbühne mit 26,5 Zentimetern Länge. Die Grube besteht aus Kunststoff, die Bühne selbst ist aus feinstem Messing gefertigt. Die Drehscheibe wird für Zweileiter-Gleichstrom und Dreileiter-Wechselstrom angeboten. H0e-Freunde können Streckeninspektionen mit einer Motordraisine vornehmen, die bei Bedarf einen vierachsigen Stirnbord-Flachwagen mitführt. Info: Tel. (08246) 1552, www.hapo-bahn.de.

HOMOR ▸ *Bahnsteigteile in 1:22,5*

Christian Reiter aus Wittstock bietet mit seiner Firma „HoMoR Hobby Modellbau" Bahnsteigteile im Maßstab 1:22,5 für den Außenbereich an. Es handelt sich bei End- und Mittelstück (beide Bild) sowie einem Rampenstück um Segmente, die zu längeren Bahnsteigen zusammengesetzt werden können. Die Teile sind in zwei Farbgebungen erhältlich, Braungrau oder nur Grau, und bestehen aus Leichtbeton. Info: Christian Reiter, Fichtenweg 14, 16909 Wittstock, Tel. (03394) 442087, www.homor.eu.

PREISER ▸ *Papst und Stellwerker in II*

Den Papst in der Tasche können nun auch Gartenbahner und Spur-II-Fans haben: Der zuletzt im kritischen Blickpunkt der Öffentlichkeit stehende Papst Benedikt XVI. (Bild) macht als Miniatur im Maßstab 1:22,5 einen eher versöhnlichen Eindruck, was einen der beiden Stellwerker (Bild) zu einem gen Himmel gerichteten Blick veranlasst. Zwei junge Frauen mit wallenden Mähnen bringen frisches Blut in die Gartenbahn-Szene. Info: Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH, Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 94800, Fax (09861) 948080.

MODELLBAHN AKTUELL

MÄRKLIN ▸ *Tragwagen-Set in H0*



Für den kombinierten Ladungsverkehr der Bundesbahn bestimmt waren die Tragwagen der Bauart Sgs 693, deren zwei als H0-Modelle, beladen mit Mannesmann-Demag-Wechselpritschen (Bild), als Set exklusiv für die Märklin-Händler-Initiative (MHI) gefertigt wurden. Auch der 18-achsige Torpedopfannenwagen greift das Schwerindustriethema auf. Der Säuretopfwagen, eine Neukonstruktion von 2008, wird nun als Dreierpackung mit und ohne Bremserhaus sowie mit unterschiedlichen Betriebsnummern ausgeliefert. Die E-Lok der DB-Baureihe 141, wie bei Trix (siehe Probefahrt im MEB 3/2009) eine Neuentwicklung, nimmt jetzt auch mit Mittelschleifer Fahrt auf. Von Haus zu Haus: In einmaliger MHI-Serie produziert wurde das dreiteilige Behältertragwagen-Set mit Bt10-Behältern der Firma Birkel und passendem Lkw. Das dreiteilige TEE-Wagenset „Bavaria" umfasst einen Großraum-, einen Abteilwagen sowie den neu entwickelten Barwagen. Spur-I-Bahner können nun auf gebogene Gleise mit dem Halbmesser 1550 Millimeter zurückgreifen. Info: www.maerklin.com.

BREKINA ▸ *Mercedes-Benz 600 in H0*



An der Modellentwicklung beteiligt und mit dem Europa-Vertrieb der neuen Marke Starmada aus China betraut, präsentiert Brekina mit dem Mercedes-Benz 600 (Bild) als erstem lieferbaren H0-Modell gleich ein im wahrsten Sinne des Wortes königliches Auto. Der viertürige Vorbild-Pullman war für gekrönte Häupter ebenso standesgemäß wie für Mao oder auch 007 „im Geheimdienst Ihrer Majestät". Die Starmada-Modelle sind übrigens ausschließlich den Fahrzeugen mit dem Stern gewidmet. Info: www.brekina.de.

VAMPISOL ▸ *Wunsch-Tunnelportale in H0*

Im vergangenen Jahr ließ Vampisol-Inhaber Jens Kaup abstimmen, nunmehr stehen fünf Vorbild-Portale fest, die nach und nach zur Ausführung kommen, darunter mit dem Thumkuhlentunnel an der Harzquerbahn auch ein schmalspuriges. Die in Spur 0 etablierten Bahnsteigkanten werden auch in H0 aufgelegt. Bauelemente für städtische Hochbahnstrecken in H0 (Bild) passen gut auf Anlagen ab Epoche III. Info: www.vampisol.de.



WIKING ▸ *Golf VI und Fendt Farmer 2S in H0, Lanz Bulldog in N*



Die sechste Generation des VW-Kompaktwagens, der Golf VI, hat nun auch sein H0-Pendant (links). Fans historischer Schlepper können sich über den Fendt Farmer 2S (oben) mit beweglichem Frontlader freuen. Der legendäre Zettelmeyer-Auto-Schütter (rechts) erfährt im Rahmen der H0-Modellpflege, 45 Jahre nach seiner Wiking-Premiere eine überarbeitete Neuauflage. Wie der Fendt Farmer 2S ist auch der Lanz Bulldog (unten), allerdings in N, eine jetzt schon ausgelieferte Messeneuheit. Info: www.wiking.de.

POST-MUSEUMS-SHOP ▸ *Dreiteiliges Löschzugset in H0*

Das Postwagen-Kapitel sei vorerst abgeschlossen, verlautet aus dem Post-Museums-Shop. Folgerichtig ist die Jahreswagen-Edition diesmal einem anderweitigen historischen Bahnthema gewidmet: Die H0-Feuerlöschzuggarnitur (Bild) wird exklusiv von Märklin für die Museumspostler gefertigt. Info: www.post-museums-shop.de.



LGB ▸ *Stahlwagen der Rhätischen Bahn in IIm*



Eine komplette Neukonstruktion ist der Stahlwagen erster Klasse der RhB (Bild) in Epoche-IV-Ausführung. Mit Getaz-Romang-Werbung tritt der gedeckte MOB-Güterwagen Gk 522 an. Info: Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Betriebsstätte Nürnberg (LGB), Witschelstr. 104, 90431 Nürnberg, Tel. (0911) 837070, Fax (0911)8370770, E-Mail mail@lgb.de, www.lgb-bahn.de.

MODELLBAHN AKTUELL

ARNOLD ▸ *Schweizer Bierwagen-Set in N*



Komplette Neuentwicklungen sind die N-Modelle nach Vorbild der bei der SBB eingestellten Bierwagen (Bild) in Epoche-III-Ausführung. Als überarbeitete Wiederauflage mit Metallchassis, Digitalschnittstelle und Fünfpolmotor erscheint die Bundesbahn-01 mit Wagner-Blechen. Info: Siehe Rivarossi.

JOUEF ▸ *Französische Diesellok BB 67000 und Weltrekord-TGV in H0*

Das Wappen von Montpellier ziert vorbildgerecht das H0-Modell der SNCF-Diesellok 67580 (Bild). Der für den erfolgreichen Weltrekord-Versuch getunte SNCF-TGV V150 findet nun auch seinen Niederschlag in H0 als fünfteilige Garnitur. Info: Siehe Rivarossi.



PANIER ▸ *Sylter Schienenbus in H0e und H0m*



Mit Kunststoffgehäuse auf Metallfahrwerk wird der Wismar-Schienenbus T22 der Sylter Inselbahn angeboten. Beide Achsen werden von einem Fünfpol-Motor angetrieben, die Modellausführung entspricht dem Stand der letzten Betriebsjahre bis 1970. Das vollständig zugerüstete Modell kann der Interessent mit Fahrwerken für Spurweiten von neun und zwölf Millimetern ordern. Informationen und Bestellung: Carocar GmbH.i.Gr., Rosenweg 37, 22926 Ahrensburg, www.carocar.com, Tel. (04102) 472147.

TRIX ▸ *Grüne DB-Doppelstockwagen, fünfteiliges Orientexpress-Wagenset in H0*

Als Variante der blauen Bundesbahn-Prototypen-Doppelstöcker rollen nun auch die ergrünten H0-Neukonstruktionen, darunter die der gemischten ersten und zweiten Klasse (Bild vorne), an. Ebenfalls komplette H0-Neuentwicklungen sind die redesignten Silberlinge in Verkehrsrot (Bild), bei denen erfreulicherweise beachtet wurde, dass beim Vorbild nur noch jedes zweite Fenster zu öffnen ist. Mit der Güterzug-Lokomotive der Baureihe 45 in DRG-Ausführung rückt ein markantes Schwergewicht in den Epoche-II-Fuhrpark. Die Länderbahnzeit beschwört dagegen die fünfteilige Wagengarnitur zum Thema „Orient-Express“, die als Einmalserie für die Märklin-Händler-Inititative (MHI) produziert wurde. Dem modernen Schnellzugverkehr ist das auch bei Trix erscheinende Dreiwagen-Set des TEE Bavaria gewidmet. Mit Wechselpritschen der Spedition Schach sind die beiden Sgs 693-Tragwagen beladen, die als Set angeboten werden. Info: www.trix.de.



RIVAROSSI ▸ *ETR 242 der italienischen Staatsbahn FS in H0*



Als vierteilige Garnitur rollt der Elektrotriebwagen ETR 242 (Bild) der Italienischen Staatsbahn (FS) zum Fachhandel. Als Wiederauflagen treten in H0 zwei Versionen des Dieseltriebzugs VT 08.5 an, einmal als Weltmeisterzug von 1954, einmal als TEE Helvetia. Info: Hornby Deutschland GmbH, Ostpreußenstr. 13, 96472 Rödental, Tel. (09563) 50360, Fax (09563) 307124 E-Mail office@hornby-deutschland.de, Internet www.hornby-deutschland.de.

PIKO ▸ *Reko-41 in H0, Digital-Umbausatz für G*

Mit der Reko-41 in DR-Epoche-IV-Ausführung schließen die Sonneberger auch in Wechselstrom, da mit lastgeregeltem Digitaldecoder, eine H0-Sortimentslücke. Der Deutrans-Containertragwagen gehört in dieselbe Epoche, während der gedeckte DR-Güterwagen G03 Epoche-III-Anschriften trägt. Im Hobbyprogramm erscheint die BB4661 der SNCF in „FRET“-Lackierung der Epoche V. Den G-Fuhrpark ergänzt die Bundesbahn-218 im Purpurrot der Epoche IV. Ein Lokdecoder mit Lastregelung wird als digitaler Umbausatz für Großbahnen angeboten, ebenso das Soundmodul für den VT98. Info: www.piko.de.

LILIPUT ▸ *Pferdetransporter-Set in H0*



Farbenfrohes aus dem Hause Liliput brachte der Paketbote im Februar. Epoche-I-Bahner erhalten ein Pferdetransportwagen-Set (Bild vorne), bestehend aus einem preußischen Dreiachser des G.v.B.-Gestüts aus dem Rheinland und einem bei der Ungarischen Staatsbahn eingestellten Wagen des Barons von Rothschild. Ein Farbtupfer im Epoche-V-Güterzug ist der Coiltransportwagen der Eisenbahn und Häfen (Bild hinten). Den wunderschönen Gotthard-Bahn-Schnellzug stellen wir in einer der nächsten Ausgaben genauer vor. H0e-Bahner können ihren ÖBB-Personenzug der Epochen III bis V mit einem vierachsigen B4ip/s ergänzen. Info: www.liliput.de.

CDT ▸ *Chemnitzer Reko-T3 in H0*



Wie üblich als fotorealistisches Kartonmodell legt CDT aus Chemnitz einen nach der Wende rekonstruierten T3-/B3-Tatra-Großzug im Maßstab 1:87 auf. Der erste Triebwagen trägt eine an die alte Original-Lackierung angelehnte Farbgebung, passend zur Eigenwerbung für das Chemnitzer Straßenbahnmuseum. Info und Bestellung: www.cdt-werbedruck.de, Tel. (0371) 5362537.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 20 JAHREN: *H0m-Anlage Drängetal*

● Wegen des Fahrzeugangebotes gehörte in der DDR ein gewisser Mut dazu, Modellbahnanlagen nach meterspurigem Vorbild zu bauen. Frank Tinius, später bekannt vom FEZ Berlin und dessen vielfältiger Aktivität, nahm die Herausforderung an und gestaltete den ehemaligen Kreuzungsbahnhof Drängetal der Harzquerbahn nach, der ein reiner Betriebsbahnhof war und dessen Mittelpunkt das Stellwerk bildete. Tinius verwendete TT-Gleismaterial, das entsprechend angepasst wurde, die Fahrzeuge entstanden im Selbstbau. Die Anlage war übrigens nur 70 mal 100 Zentimeter groß!



PARAMESSE

Zimo-Beispiel macht Schule

● Einen Versuchsballon ließ Rolf Ziegler steigen, als er in diesem Jahr aus Verärgerung der Nürnberger Spielwarenmesse den Rücken kehrte und mit seiner Firma Zimo im Nürnberger Ofenwerk seine eigene Messe veranstaltete. Diese an drei Tagen, parallel zur Spielwarenmesse laufende Aktion war so überaus erfolgreich, dass sich inzwischen ein ganzer Kreis von Modellbahn- und -zubehörherstellern ernsthaft mit einer künftigen Paramesse abseits der arrivierten Nürnberger Leitmesse befasst. Die Veranstaltung wird vom 4. bis 7. Februar 2010 in der denkmalgeschützten Ex-Produktionshalle für Öfen unter dem Namen Innovationsmesse Modellbau stattfinden.

MÄRKLIN

Staatsanwaltschaft ermittelt

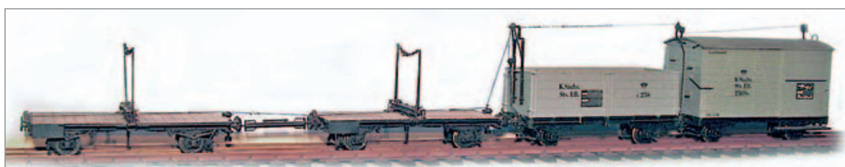
● Nach Vorermittlungen wegen eines Anfangsverdachts hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart Ende Februar Ermittlungen wegen des Verdachts der Untreue gegen Märklin-Mitarbeiter aufgenommen. Die Ermittlungen erstrecken sich auf die Jahre 2006 bis 2008. Dass dabei die ungewöhnlich hohen Berater-Honorare, die insgesamt rund 40 Millionen Euro betragen haben sollen, eine Rolle spielen könnten, ist zumindest zu vermuten. Während für 2008 bislang keine gesicherten Zahlen vorliegen, wurden uns seitens einer Sprecherin des vorläufigen Insolvenzverwalters Michael Pluta für 2006 und 2007 an Berater-Honoraren 10, 7 beziehungsweise 13,8 Millionen Euro bei gleichzeitigen Unternehmensverlusten von 13 respektive 16 Millionen Euro bestätigt.

Derweil ringt die Investorengruppe Kingsbridge Capital Advisors, die 2006 mit ihrem Einstieg bei Märklin zunächst einen drohenden Konkurs des Göppinger Traditionsunternehmens abwendete, um ihren Ruf und versucht, nicht ungewöhnlich in solchen Fällen, mit juristischen Mitteln gegen den vorläufigen Insolvenzverwalter vorzugehen. „Wir nehmen dazu keine Stellung“, ließ die PLUTA Rechtsanwalts GmbH über ihre Sprecherin wissen. Stein des Anstoßes ist offenbar, dass sich Kingsbridge dem wenn auch wohl indirekten Vorwurf ausgesetzt sieht, Märklin nicht saniert, sondern vielmehr gezielt ausgesaugt zu haben. Der Finanzinvestor nimmt für sich das genaue Gegenteil in Anspruch, verweist darauf, dass man zusammen mit der US-Bank Goldman Sachs nicht weniger als 60 Millionen Euro in die Firma Märklin investiert habe. Deren Zukunft bleibt vorerst ungewiss. Es sei noch zu früh, über Käufer zu reden„ hieß es seitens der Pluta-Sprecherin.

MBV SCHUG

Sächsische Güterwagen in IIm

● Hochwertige, nach Original-Plänen gefertigte sächsische Güterwagen kündigt MBV Schug passend zur Livesteam-IIIk in 1:20,3 für die 45-mm-Spur (Gartenbahn) an. Die Modelle bestehen aus Polyurethan-Kunstharz, alle Anbauteile wie Kupplungen, Heberleinbremsanlage aus Messing, die Radsätze aus Edelstahl. Da die Wagen ausschließlich auf Bestellung gefertigt werden, kann der Kunde nach Wunsch braune oder graue Fahrzeuge ordern. Neben den abgebildeten Drehschemel-, Hochbord- und gedeckten zweiachsigen Güterwagen bietet der Großbahn-Spezialist auch einen vierachsigen gedeckten Sachsen an. Info: Firma MBV Schug, Lorenz Schug, Neustrasse 18, 54340 Detzem, Tel. (06507) 802326, Fax (06507) 802327, Internet: www.mbv-schug.de.



Exquisit: Sächsische Güterwagen in 1:20,3.

NACHRUF

Abschied von Joachim Schnitzer (†)

● In der letzten Februar-Woche erhielten wir die traurige Nachricht, dass Joachim Schnitzer im Alter von 81 Jahren nach kurzer schwerer Krankheit am Montag, 23. Februar 2009, verstorben ist. Joachim Schnitzer war lange Jahre Mitglied des Redaktionsbeirats und hielt uns auch nach der Wende die Treue. Der gebürtige Breslauer war seit 1954 ein begeisterter Modelleisenbahner, der sein Können und Wissen nicht für sich behielt, sondern weitergab, stets den Nachwuchs im Blick. Seine profunden Beiträge im MODELLEISENBAHNER zeugten nicht nur von handwerklichem Können und technischem Verständnis, sondern auch von der Gabe der Wissensvermittlung, unterstützt durch aussagekräftige Zeichnungen und Fotos. Kleinmachnow, wo Joachim Schnitzer seit 1953 lebte, wurde durch ihn zu einer ersten Modellbahnadresse. Der erlernte Beruf des Feinmechanikers, als Konstrukteur Maschinenbau war er bis zum Rentenalter im Geräte- und Reglerwerk Teltow tätig, kam Joachim Schnitzer bei Modellbahn und Modellbau zugute. Seine H0-Anlage, die das Jahr 1960 bei der Deutschen Reichsbahn in Szene setzte, stieß auf allseitige Anerkennung. Auch im hohen Alter blieb Schnitzer, der seit 1999 mit seiner geliebten Frau Edeltraut in Leipzig wohnte, aktiv. Noch im Dezember 2008 bekam ich von ihm einen demnächst erscheinenden Werkstattbeitrag „zur Veröffentlichung in unserer Zeitschrift", wie er mir schrieb. Und als hätte er eine Vorahnung gehabt, setzte er hinzu: „Vielleicht ist es mein letzter!"


Foto: Privat

Joachim Schnitzer, geb. 25. August 1927, gest. 23. Februar 2009.

Unser tiefes Mitgefühl gilt Joachim Schnitzers Ehefrau, seiner Tochter und seinem Schwiegersohn. Auch wir werden unseren treuen Wegbegleiter schmerzlich vermissen!

Karlheinz Haucke

TRIX/LGB

Standort Nürnberg steht auf der Kippe

● Märklins vorläufiger Insolvenzverwalter Michael Pluta gab überraschend bekannt, dass das Märklin-Werk in Nürnberg geschlossen werden soll. Von der Schließung sind rund 60 Beschäftigte betroffen. Verhandlungen mit dem Betriebsrat wurden angekündigt. Die Maßnahme sei, so der Insolvenzverwalter, Teil des Restrukturierungskonzepts für die Sanierung der Firmengruppe. „Durch die Schließung sind überhaupt keine Kernaktivitäten betroffen", erklärte Michael Pluta. In Nürnberg würden, so meint er, hauptsächlich Zuarbeiten für die Marken Trix und LGB erbracht.



MESSE-KALENDER

23. – 25. MÄRZ 2009:
Toy fair Middle East, Dubai.

22. – 26. APRIL 2009:
Intermodellbau, Dortmund

27. UND 28. JUNI 2009:
20. Internationales Spur-I-Treffen, Sinsheim, Auto- und Technik-Museum

ROCO/FLEISCHMANN

N-Programm verlagert

● Inzwischen ist es amtlich: Das N-Programm ist bei Roco seit Ende des Jahres 2008 Geschichte. „Wir dürfen Sie informieren, dass das N-Spur-Programm der Firma Roco mit Ende 2008 ausgelaufen ist und Roco keine Modelle in N-Spur mehr entwickeln und vertreiben wird", heißt es auf Anfrage vom Service-Team der Modelleisenbahn München GmbH. Das komplette Programm wurde, wie seinerzeit schon von Geschäftsführer Reinhold Ott, verantwortlich für Vertrieb und Marketing, gegenüber dem MODELLEISENBAHNER angedeutet (Dezember-Ausgabe 2008, S. 66 ff), durch Fleischmann übernommen. Inwieweit die Firma Fleischmann das bisherige Roco-N-Sortiment „pflegen und weiterentwickeln wird bzw. welche Teile und Modelle in deren Programm aufgenommen werden, liegt in der Entscheidung der Fa. Fleischmann", heißt es weiter aus München. Nur Ersatzteile für von Roco hergestellte respektive vertriebene N-Modelle sind auch weiter bei den Bergheimern erhältlich.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 21, gültig ab Heft 1/2008,
Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Josh, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69
Fax (0211) 690 789-50
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de;

PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-69, Fax (0211) 690 789-50

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Das Mai-Heft erscheint am 15. April bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

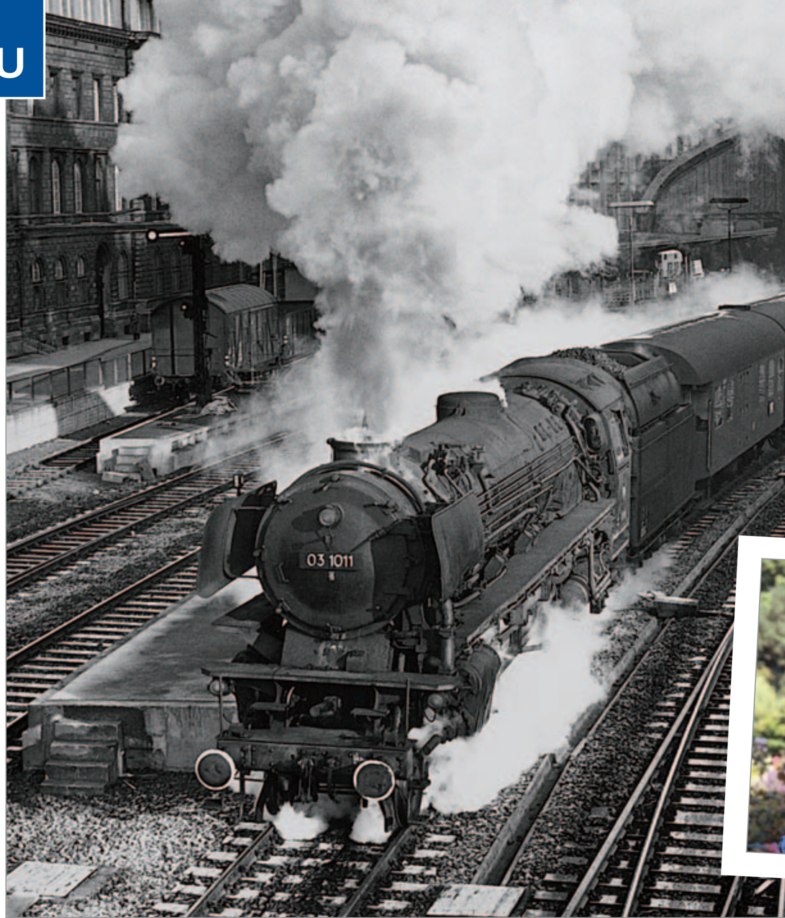


Foto: Helmut Säuberlich

IM AUFTRAG DER DIREKTIONEN

Helmut Säuberlich ist nicht nur der Mann der Stunde Null, sondern ein Chronist der Bundesbahn, erst in Wuppertal, ab 1974 dann in der BD Köln, die Kamera immer griffbereit.


Foto: Haucke

H0-PRÄSENTE

Wirtschaftswunder statt -krise: Allemal ein gutes Motiv, wie Peter Beuth beweist.



Foto: MEB

UNTER SPANNUNG

Ehrgeizige Ziele: Auch die DR erkannte früh, dass am Betrieb unter Fahrdraht kein eiserner Weg vorbeiführt.


Foto: Emersleben

Außerdem

Alles im Kasten mit der Intellibox

Automatisierungsmöglichkeiten mit Uhlenbrocks Lissy-System und Software-Lösungen mit dem Computer stellt Teil 3 vor.

Jung, dynamisch, ostdeutsch

Die Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (ODEG) fährt seit dem Jahreswechsel 2004/2005 erfolgreich in den neuen Ländern.

Abschiedsstimmung

Wohl zum letzten Mal in Sinsheim steigt die Faszination Modellbau.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

GARTENKUNST

Jetzt wird's ernst: Mit dem Eigenbau erster Bäume und Hecken beginnt die Probe aufs Exempel.


Foto: Joachim Schulz


Foto: Alkofer

EGGER? SIE LEBT!

Ein Schweizer tritt Erbe der Egger-Bahn an mit H0e-Loks für höchste Ansprüche.